



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 349]

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 11, 2017/भाद्र 20, 1939

No. 349]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 11, 2017/BHADRA 20, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 21 अगस्त, 2017

सं. टीएमपी/81/2016-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मानदंड संबंधी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुमोदन प्राप्त करने हेतु कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/81/2016-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई, 2017 के 21वें दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से नई स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 के अधीन सीओपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा 01 अगस्त 2016 से लागू की जाने वाली महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रतिलिपि अग्रेषित की थी। तत्पश्चात्, एमओएस ने अपने पत्र 17 अक्टूबर, 2016 के साथ पठित पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर, 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन नीति निदेश के रूप में महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। उक्त दिशानिर्देश इस प्राधिकरण द्वारा पत्र सं. 407 दिनांक 15 नवम्बर 2016 के अधीन अधिसूचित किए गए थे।

3. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एमओएस दिशानिर्देशों द्वारा जारी उक्त दिशानिर्देशों पर 5 नवम्बर 2016 को एक कार्यशाला आयोजित की गई थी। सीओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के वरिष्ठ अधिकारियों ने उक्त कार्यशाला में भाग लिया था।

4.1. एमओएस द्वारा जारी किए गए उक्त दिशानिर्देशों के अनुसरण में, सीओपीटी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लेकर आया है।

4.2. सीओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). कोचीन पत्तन के कार्गो प्रोफाइल में मुख्य रूप से द्रव्य कार्गो, अमुख्य रूप से पीओएल, 2015-16 में 22.10 एमएमटी थ्रुपुट के 67 प्रतिशत की दर से, थ्रुपुट के 26 प्रतिशत की दर से कंटेनरयुक्त कार्गो और थ्रुपुट के 7 प्रतिशत की दर से शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो है। शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो का 66 प्रतिशत भी स्टीवडोरिंग परिचालनों के बिना पाइपलाइनों तथा कन्वेयरों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट तथा उर्वरक कच्चा माल था। इसलिए, 2015-16 में कोचीन पत्तन में कार्गो की मात्रा जिसमें स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन शामिल है केवल 5.52 एलएमटी था जोकि नीचे दिया गया है। कंटेनरयुक्त कार्गो बीओटी टर्मिनल, डीपी वर्ल्ड द्वारा परिचालित आईसीटीटी, में प्रहस्तित किए जाते हैं, जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 के दायरे से बाहर है।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो

(मीट्रिक टनों में)

कार्गो	2013-14	2014-15	2015-16
शुष्क बल्क			
पोटाश का म्यूरेट	36,360	67,917	22,000
यूरिया	0	0	0
गेहूँ	0	0	95,475
कोकिंग कोयला	0	97,817	88,250
अलग-अलग कबाड़	26,666	0	27,500
इलमिनाइट रेत	36,582	20,012	40,985
क्लिंकर	0	0	97,930
नदी रेत	32,303	1,62,513	0
नमक	37,000	38,331	1,05,420
जिक सान्द्र	32,831	10,700	0
बाक्साइट बाजों में	15,560	9,848	12,199
ब्रेक बल्क			
टिम्बर लट्टे	1,55,561	11,119	5,491
स्टील	5,690	15,787	37,609
परियोजना कार्गो	16,099	19,397	19,524
बैग कार्गो	0	0	0
कुल	3,94,652	4,53,441	5,52,383

- (ii). कोचीन पत्तन अधिकतम प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सर्वोत्तम क्षमता और परिचालन लागत प्रति पाली का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण का अनुसरण किया है।

- (iii). विभिन्न घटकों के लिए उत्पादकता मानदंडों में विशेष कार्गो के प्रहस्तन में अवरोधों पर विचार करते हुए सुधार किया गया है। यह देखा गया है कि उत्पादकता बढ़ाने के उद्देश्य को पूरा करने के लिए पिछले 3 वर्षों में सुधार की गई उत्पादकता वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20-30 प्रतिशत है और इससे उपयोगिता पर लागत की कमी आती है। यह भी नोट किया जाए कि प्रति पाली हुकों की संख्या शुष्क बल्क के लिए उन्नत नहीं की गई है, और दिशानिर्देशों के अनुसार मानदंडों की पुष्टि करता है। तथापि, प्रति पाली हुकों की संख्या, छोटे पार्सलों के मद्देनजर, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए संशोधित की गई है।

अधिकतम प्रशुल्क के लिए अंगीकृत प्रति हुक पाली और प्रति पाली उत्पादकता मानदंड

सं.	घटक	मानदंड/ हुक/पाली (मी.ट.)	हुक/ पाली	प्रस्तावित हुक/पाली	प्रस्तावित मानदंड/हुक/ पाली (मी.ट.)	प्रस्तावित मानदंड प्रति पाली (मी.ट.)
I	शुष्क बल्क					
1	एमओपी	900	3	3	800	2400
	यूरिया	900	3	3	650	1950
2	गेहूँ	660	3	3	660	1980

3	कोकिंग कोयला	900	4	4	800	3200
4	अलग-अलग कबाड़	700	3	3	600	1800
5	इलमिनाइट रेत	1080	3	3	870	2610
6	क्लंकर	1080	3	3	950	2850
7	नदी रेत	1080	3	3	950	2850
8	नमक	1000	4	4	800	3200
II	ब्रेक बल्क					
1	बैग वाला कार्गो	300	2.5	2	100	200
2	जम्बो बैग	560	2.5	2	400	800
3	स्टील कोइलें	1360	2.5	2	500	1000
4	स्टील बार	280	2.5	2.5	330	825
5	स्टील प्लेटें और पाइप	280	2.5	2.5	280	700
6	लकड़ी के लट्टे-मजबूत	480	2.5	2	350	700

पिछले तीन वर्षों में विभिन्न घटकों के लिए प्राप्त उत्पादकता नीचे देखी जा सकती है।

प्राप्त उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली (मी.ट.)

सं.	कार्गो	2013-14	2014-15	2015-16
1	एमओपी	445	632	524
2	यूरिया	-	-	-
3	गेहूँ	-	-	405
4	कोकिंग कोयला	-	771	979
5	अलग-अलग कबाड़	445	-	324
6	इलमिनाइट रेत	527	625	696
7	क्लंकर	-	-	512
8	नदी रेत	950	896	-
9	नमक	578	900	891
10	बैग वाला कार्गो	-	-	-
11	जम्बो बैग	-	-	-
12	स्टील कोइलें	-	224	-
13	स्टील बार	-	-	-
14	स्टील प्लेटें	-	331	328
15	स्टील पाइप	182	139	178
16	लकड़ी के लट्टे-मजबूत	182	288	549

- (iv). दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर मानदंडों के अनुसार प्रस्तावित किए गए हैं। परिचालन लागत का परिकलन करते समय, विभिन्न स्टीवडोरों, ट्रांसपोर्टर्स और उपयोक्ताओं से उपस्कर किराया लागत प्राप्त की गई है और वैधीकरण के लिए प्रति सत्यापित किए गए हैं जोकि निम्नवत् हैं।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अधिकतम प्रशुल्क का परिकलन करने के लिए उपस्करों के किराया प्रभार

क्र.सं.	उपस्कर	क्षमता (मी.ट./घ.मी.)	किराया प्रभार प्रति पाली/मी.ट. (रु.)
1	एक्सकवेटर	50	40,250
2	पे लोडर	10.5	11,500
3	मोबाइल क्रेन	10	11,500
		30	20,000
4	ट्रक-ट्रेलर	20	3,000
		40	3,500
5	ट्रक-ट्रिप्पर	15	7,500
		21	11,500
6	डीएफएलटी	3	6,400
7	डीएफएलटी	30	33,000
8	बकेट ग्रेब	12 घ.मी.	30/ ट

9	ओरेंज पील ग्रेब	12 घ.मी.	35/ ट
10	टिम्बर ग्रेब एवं लकड़ी ग्रेब	10 एवं 10	200/ ट
11	होपर	14 घ.मी.	10/ ट

- (v). कोचीन पत्तन के पास 40 टन एचएमसी के सिवाय कोई कार्गो प्रहस्तन उपस्कर नहीं थे, जिसे स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपयोगियों को किराये पर दिया गया है। चूंकि एचएमसी की क्षमता और आउटरीच संबंधतः कम है, इसलिए क्रेन मुख्यतः केवल बाजों तथा छोटे जहाजों द्वारा उपयोग की जाती है। इसलिए, एचएमसी के किराया प्रभारों को स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अधिकतम प्रशुल्क में शामिल नहीं किया गया है, और सभी घटकों के लिए अधिकतम प्रशुल्क जलयान क्रेनों द्वारा प्रहस्तन के आधार पर परिकल्पित किया गया है। इसलिए, एचएमसी किराया प्रभार, यदि कोई हो, अधिकतम प्रशुल्क के अलावा होगा। एचएमसी किराये पर लेने के लिए प्रचलित दर शुष्क बल्क (विदेशी) के लिए रु. 40 प्रति मी.ट. और शुष्क बल्क (तटीय) के लिए रु. 24; ब्रेक बल्क (विदेशी) के लिए रु. 42 प्रति मी.ट. और ब्रेक बल्क (तटीय) के लिए रु. 25.20; और रु. 15,000 प्रति पाली और रु. 10,000 4 घंटे अथवा कम की अवधि की पाली के किसी हिस्से के लिए जैसाकि टीएएमपी द्वारा अनुमोदित और जी.सं. 180 दिनांक 04-05-2016 द्वारा अधिसूचित किया गया है।
- (vi). लेबर लागत का अनुमान लगाने के मामले में, कोचीन पत्तन अदभुत है ताकि पत्तन 'मजदूरी + प्रतिशत लेवी' अथवा 'प्रति टन लेवी' और 'पीस दर प्रोत्साहन' के रूप में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए पत्तन लेबर की सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्टीवडोरों से कोई प्रभार वसूल नहीं करेगा। इन प्रभारों को घाटशुल्क के साथ जोड़ा गया था जब डॉक लेबर बोर्ड को 18 में पत्तन न्यास के साथ एकीकृत किया गया था। इसलिए, परिचालन लागत का परिकलन करने के लिए कोचीन पत्तन में लेबर लागत शून्य हो सकती है, जिसमें परिचालन तथा प्रशासनिक उपरिचयों का अनुमान लगाने में गंभीर आशय है। इसलिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तैनात की गई पत्तन लेबर के लिए लेबर लागत मजदूरी + 200 प्रतिशत लेवी पर विचार किया गया है। उक्त प्रभार परिचालन तथा प्रशासनिक उपरिचयों का परिकलन करने के लिए ही प्रयोग किए जाएंगे, और परिचालन लागत में में खाते में नहीं लिया जाएगा। सुविचारित लेबर हैं; टिंडल/लीडर, जोकि विंच ड्राईवर, सिग्नलर और मजदूर, जिन्हें परिचालनों के लिए तैनात किया गया है।
- (vii). कोचीन पत्तन ने आंशिक रूप से केवल एनआईटी निर्णय कार्यान्वित किया है, और इसलिए, लेबर लागत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए वास्तविक लेबर तैनाती पर परिकल्पित की गई है क्योंकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए मैनिंग मान कोचीन पत्तन में प्रबंधन तथा लेबर यूनियनों के बीच हुए करार द्वारा शासित किया गया है।
- (viii). (क). शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, कार्गो अर्थात् एमओपी, यूरिया, गेहूँ, नमक, विलंकर और इलमिनाइट रेत के लिए केवल अनुमत परिचालन होपों के माध्यम से ट्रकों पर उतराई है क्योंकि घाट पर डम्पिंग की अनुमति नहीं है। इसलिए, अधिकतम प्रशुल्क दिशानिर्देशों की पद्धति 3 के लिए प्रस्तावित किया गया है। कोचीन पत्तन पर शुष्क बल्क कार्गो की सीधी डिलीवरी नहीं है, और इसलिए, ऐसे परिचालन परिकल्पित नहीं किए गए हैं।
- (ख). कोयला तथा नदी रेत के मामले में, दो प्रकार के परिचालन परिकल्पित किए गए हैं; होपों के माध्यम से ट्रकों पर उतराई, और घाट पर डम्पिंग तथा अनुवर्ती निकासी। अतः, उक्त घटकों के लिए अधिकतम प्रशुल्क दिशानिर्देशों की पद्धति 3 और पद्धति 5 के लिए प्रस्तावित किया गया है।
- (ग). अलग-अलग कबाड़ के मामले में, एकमात्र परिकल्पित परिचालन घाट पर डम्पिंग और उसके बाद निकासी है, तथा अधिकतम प्रशुल्क पद्धति 5 के लिए तदनुसार प्रस्तावित किया गया है।
- (घ). कोचीन पत्तन न्यास गियररहित बाजों में बॉक्साइट की बहुत छोटी मात्राएं (2000 मी.ट.) प्राप्त करता है, और उत्पादकता मानदंड बहुत प्रासंगिक नहीं हैं। परिचालन पूरी तरह से पत्तन के एचएमसी की सेवाएं प्राप्त करने पर निर्भर करता है। अतः उपर्युक्त कार्गो पर लागू अधिकतम प्रशुल्क कम उत्पादकता के मद्देनजर विलंकर के समकक्ष प्रस्तावित किया गया है।
- (ix). शुष्क बल्क कार्गो, कोकिंग कोयला, नमक, नदी रेत और अलग-अलग कबाड़ के बर्थों से 1 कि.मी. दूरी के भीतर अपने भंडारण यार्ड हैं, जबकि एमओपी, यूरिया, विलंकर, एलमिनाइट रेत और गेहूँ का भंडारण स्थान ज्यादातर बर्थों से 1 कि.मी. से अधिक दूरी पर होता है।
- उपस्कर मानदंड तदनुसार प्रस्तावित किए गए हैं। कार्गो की क्षयकारी प्रकृति के कारण नमक को भंडारण यार्ड में ले जाने के लिए सामान्यतः उपलब्ध संबंधतः पुराने और छोटे ट्रकों पर विचार करते हुए, मानदंडों के अलावा 5 ट्रक परिचालन लागत के परिचालन के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (x). (क). कोचीन पत्तन ने पिछले पांच वर्षों में बैग कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। तथापि, अधिकतम प्रशुल्क बैग वाले कार्गो के लिए प्रस्तावित किया गया है यदि ऐसा कार्गो भविष्य में प्रहस्तित किया जाता है। दो प्रकार के परिचालन परिकल्पित किए गए हैं; पद्धति 1 और पद्धति 3, तथा अधिकतम प्रशुल्क तदनुसार प्रस्तावित किए गए हैं। इस कार्गो में अर्जित उत्पादकता जब इसे लगभग 8 वर्ष पहले आखिरी बार प्रहस्तित किया गया था तब केवल 80-100 मी.ट. प्रति हुक प्रति पाली था, और उत्पादकता मानदंड तदनुसार निर्धारित किए गए हैं।

- (ख). बैग वाले कार्गो के लिए मैनिंग मान 1 टिडल/लीडर और 1.5 विंच ड्राईवर और सिग्नलर प्रत्येक प्रति हुक की सामान्य तैनाती के अलावा 14 मजदूर प्रति हुक की दर से बहुत अधिक है। अतः, पत्तन लेबर की मजदूरी मात्र ही (200 प्रतिशत लेवी के बिना) बैग कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग लागत का अनुमान लगाने में परिचालन तथा प्रशासनिक उपरिचयों का परिकलन करने के लिए लेबर लागत के रूप में विचार किए गए हैं, शुष्क बल्क कार्गो तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के मामले जैसे नहीं जहां मजदूरी + 200 प्रतिशत लेवी पर विचार किया गया है।
- (ग). बैग वाले कार्गो में तट प्रहस्तन परिचालन भी उच्च लेबर प्रखर है, शैडों के लिए परिवहन हेतु उपस्कर ढोने वाले ट्रकों के बिना, पद्धति 3 के मामले में। इसलिए, उपस्कर लागत (ट्रक) का 20 प्रतिशत 10 प्रतिशत के मानदंड के सापेक्ष लेबर लागत को सौंपा गया है। पद्धति 1 के मामले में, बैग वाले कार्गो की सीधी डिलीवरी, ट्रक भी तट प्रहस्तन परिचालनों का हिस्सा नहीं होंगे, और इसलिए उपस्कर लागत शून्य हो जाती है, कोई लेबर लागत एसाइन करना असंभव हो रहा है। तथापि, लेबर ट्रकों पर बैगों की प्राप्ति और उन्हें सीधे डिलीवरी के लिए साफ लेयरों पर उनकी स्टेकिंग के लिए; ध्यानपूर्वक तथा व्यापक स्टेकिंग बैग कार्गो को शैडों में ले जाने के लिए अपेक्षित नहीं है। अतः, पद्धति 1 के मामले जैसे समान लेबर लागत पद्धति 3 में भी दी गई है।
- (घ). अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जैसे जम्बो बैग और लौह तथा स्टील कोइलें, बार और प्लेटों के मामले में भी, दो प्रकार के परिचालन; पद्धति 1 और पद्धति 3 परिकल्पित किए गए हैं, और अधिकतम प्रशुल्क तदनुसार प्रस्तावित किए गए हैं। लकड़ी के लट्टों के मामले में, केवल लागू पद्धति पद्धति 4 है। मानदंडों की पुष्टि करते हुए, उपस्कर लागत का 10 प्रतिशत इन कार्गो के लिए लेबर लागत हेतु दिया गया है क्योंकि बैग वाले कार्गो के मामले में वे संबंधतः कम लेबर इन्टेंसिव हैं।
- (xi). सभी ब्रेक बल्क कार्गो के पास भंडारण स्थान बर्थों से 1 कि.मी. की दूरी पर होता है, और उपस्कर मानदंड तदनुसार प्रस्तावित किए गए हैं। तथापि, बैग वाले कार्गो के लिए, 9 के मानदंड के स्थान पर 10 ट्रक उच्च वापिसी समय के मद्देनजर सुविचारित किए गए हैं।
- (xii). कोचीन पत्तन मशीनरी सहित परियोजना कार्गो की बहुत छोटी मात्राओं का प्रहस्तन करता है, जोकि कुछ टनों से कुछ सौ टनों के बीच उच्च अलग-अलग आयामों और भार के हैं, और प्रहस्तन गियर भी कार्गो की विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार बहुत तेज है। प्रत्येक मद की लागत के लिए विस्तृत ब्रेकअप रखना साध्य नहीं है। पत्तन उपयोक्ताओं और प्रहस्तन एजेंटों के साथ चर्चा करने पर, लगभग लागत प्रति पाली प्राप्त किया गया है। अतः, दिशानिर्देशों के अनुसार, मशीनरी सहित परियोजना कार्गो के लिए रु. 50,000 प्रति पाली का अधिकतम प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया है।
- (xiii). शुष्क बल्क कार्गो के लिए अधिकतम प्रशुल्क के 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए लागू कार्यनिष्पादन मानक जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक होंगे।

4.3. सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 के प्रारंभिक सत्यापन पर, यह देखा गया था कि सीओपीटी ने दरमान को शासित करने वाली शर्तों, शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची, भावी आवेदक, जिनसे संदर्भित प्रस्ताव पर परामर्श किया जाना है, के साथ मसौदा दरमान नहीं भेजा था। यह भी देखा गया था कि सीओपीटी ने अपने बोर्ड के अनुमोदन की प्रति नहीं भेजी थी।

4.4. इस परिप्रेक्ष्य में, हमारे पत्र दिनांक 28 नवम्बर 2016 द्वारा सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि अपेक्षित सूचना तत्काल भेजें ताकि प्रासंगिक हिस्सेदारों के साथ परामर्श के लिए प्रस्ताव पर विचार किया जा सके।

4.5. हमारे पत्र दिनांक 28 नवम्बर 2016 के प्रतिसाद में, सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 6 दिसम्बर 2016 द्वारा निम्नलिखित भेजा था:

(i). **प्रस्तावित मसौदा दरमान:**

(ii). (क). **अधिकतम प्रशुल्क के 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु कार्यनिष्पादन मानक**

क्र.सं.	कार्गो	जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (मी.ट.)
1.	पोटाश का म्यूरैट	9000
2.	यूरिया	7500
3.	गेहूँ	6000
4.	कोकिंग कोयला	12000

5.	अलग-अलग कबाड़	5400
6.	इलमिनाइट रेत	9720
7.	विलंकर	9720
8.	नदी रेत	9720
9.	नमक	12000

(ख). ब्रेक बल्क के लिए कार्यनिष्पादन मानक:

क्र.सं.	कार्गो	जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (मी.ट.)
1	बैग वाला कार्गो	600
2	जम्बो बैग	2400
3	स्टील कोइलें	3000
4	स्टील प्लेटें और पाइप	2100
5	स्टील बार	2475
6	लकड़ी के लट्टे-मजबूत	2100

(iii). उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची, जिनके साथ संदर्भित प्रस्ताव पर परामर्श किया जाना है, के संबंध में, सीओपीटी ने पुष्टि की है कि टीएएमपी की वेबसाइट में दी गई उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची में कोई बदलाव नहीं है।

(iv). बोर्ड के अनुमोदन की प्रति।

4.6. तदनुसार, सीओपीटी ने निम्नलिखित के लिए अनुमोदन की मांग की है:

(i). कोचीन पत्तन में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क

शुल्क बल्क:

क्र.सं.	समूह	घटक	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक प्रति पाली (मी. ट. में)	दर प्रति मी.ट. रु. में				
				स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		अपफ्रंट प्रशुल्क	
				जलयान क्रेन	एम-5	एम-3	एम-5	एम-3
1	तैयार उर्वरक	एमओपी	2400	116.00	0.00	151.00		267.00
		यूरिया	1950	130.00	0.00	180.00		310.00
2	खाद्यान्न	गेहूँ	1980	129.00	0.00	178.00		307.00
3	कोयला	कोकिंग कोयला	3200	92.00	125.00	105.00	217.00	197.00
4	कबाड़	अलग-अलग स्क्रेप	1800	135.00	320.00	0.00	455.00	
5	अयस्क एवं खनिज	इलमिनाइट रेत	2610	111.00	0.00	140.00		251.00
6	चूनापत्थर और अन्य बल्क	विलंकर	2850	107.00	0.00	168.00		275.00
		नदी रेत	2850	107.00	141.00	122.00	248.00	229.00
7	नमक	नमक	3200	114.00	0.00	126.00		240.00

ब्रेक बल्क:

क्र.सं.	समूह	घटक	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक प्रति पाली (मी.ट. में)	दर प्रति मी.ट. रु. में						
				स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन			अपफ्रंट प्रशुल्क		
				जलयान क्रेन	एम-5	एम-3	एम-1	एम-3	एम-4	एम-1
1	बैग वाला कार्गो	काजू	200	242.00	302.00	0.00	50.00	544.00		292.00
		सीमेंट	200	242.00	302.00	0.00	50.00	544.00		292.00
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	800	187.00	126.00	0.00	11.00	313.00		198.00
3	लोह एवं स्टील कोइल	स्टील कोइल	1000	176.00	245.00	0.00	22.00	421.00		198.00
4	लोह तथा	स्टील बार	825	219.00	250.00	0.00	23.00	469.00		242.00

	स्टील पाइप, प्लेटें	स्टील प्लेटें	700	257.00	294.00	0.00	27.00	551.00		284.00
5	लकड़ी के लट्टे- मजबूत	लट्टे	700	113.00	0.00	388.00	0.00		501.00	
6	परियोजना कार्गो - अधिकतम प्रशुल्क प्रति पाली									50000.00

(ii). पैरा 4.5(ii) में यथा उल्लिखित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक।

5. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 और 6 दिसम्बर 2016 (बोर्ड के अनुमोदन की प्रति के अलावा) की एक-एक प्रति हमारे पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2016 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी।

6. कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए) और यूनाइटेड स्टीवडोर्स एसोसिएशन ऑफ कोचीन प्रा० लि० (यूएसएसपीएल) से विषय प्रस्ताव पर प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। सीओपीटी ने पत्र दिनांक 10 जून 2017 द्वारा इसपर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

7. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 14 दिसम्बर 2016 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव की संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी थी। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे थे।

8. प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016 और 6 दिसम्बर 2016 की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 01 मार्च 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने, अपने पत्र दिनांक 23 मार्च 2017 द्वारा, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों पर प्रतिसाद दिया था। तत्पश्चात, सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 29 जून 2017 द्वारा अधिकतम प्रशुल्क के 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों पर स्पष्टीकरण दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों तथा सीओपीटी के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी से प्रतिसाद
1.	उत्पादकता पैरामीटर:	
(i).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 3.3 प्रत्येक कार्गो वर्गीकरण के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए उत्पादकता मानदंड विनिर्दिष्ट करता है। सीओपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता मानदंड दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं हैं सिवाय कुछ कार्गो के जैसे - खाद्यान्न और शुष्क बल्क कार्गो के अधीन अयस्क और खनिज तथा ब्रेक बल्क कार्गो वर्गीकरण के अधीन लौह एवं स्टील - स्टील प्लेटें। सीओपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता मानदंड कुछ कार्गो के प्रहस्तन में अवरोधों पर विचार करते हुए संशोधित किये बताए गए हैं। सीओपीटी ने भी कहा है कि उत्पादकता बढ़ाने के उद्देश्य को पूरा करने के लिए पिछले 3 वर्षों में संशोधित उत्पादकता वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20-30 प्रतिशत अधिक है और इससे उपयोक्ताओं लागत कम हुई है। तथापि, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों का अवलोकन करने पर, कोकिंग कोयला तथा नमक के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड पिछले तीन वर्षों में सीओपीटी द्वारा वसूल की गई उत्पादकता के औसत से कम है। कोकिंग कोयला तथा नमक के मामले में सीओपीटी स्थिति स्पष्ट करें।	पिछले 3 वर्षों में नमक की औसत उत्पादकता 789 मी.ट. है जोकि 800 मी.ट. के प्रस्तावित मानदंड से कम है। कोचीन पत्तन न्यास कोयले, जो कोकिंग कोयला भी है, की बहुत कम मात्रा प्रहस्तित करता है, जोकि ताप कोयला की अपेक्षा कम उत्पादित है। उत्पादकता का परिकलन करने के लिए सुविचारित पिछले 3 वर्षों में मात्राएं 2013-14 में शून्य, 2014-15 में 97,817 मी.ट., और 2015-16 में 88,250 मी.ट. थीं। हालांकि 3 वर्षों में औसत उत्पादकता 875 मी. ट. प्रति हुक पाली थी, जब कोयला प्रहस्तित किया गया था 2 वर्षों के बीच उत्पादकता में 771 और 979 की दर से उत्पादकता में महत्वपूर्ण भिन्नता के कारण 800 मी.ट. का मानदंड अंगीकृत किया गया था।
(ii).	सीओपीटी ने तैयार उर्वरक घटक के अधी 650 टन प्रति हुक प्रति पाली की दर से यूरिया शामिल करने का प्रस्ताव किया है। तैयार उर्वरक के लिए जिसमें एमओपी, यूरिया तथा अन्य तैयार उर्वरक शामिल हैं निर्धारित उत्पादकता मानदंड 900 टन प्रति हुक प्रति पाली है। जब सीओपीटी ने एमओपी के लिए 800 टन प्रति हुक प्रति पाली की दर से उत्पादकता पर विचार किया था, यूरिया के लिए कम उत्पादकता 650 पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	यूरिया का विशिष्ट गुरुत्वाकर्षण (लगभग 1.3) उस एमओपी की अपेक्षा काफी कम है (लगभग 1.9), इससे उत्पादकता कम हुई है। यह भी देखना प्रासंगिक है कि पिछले 3 वर्षों 2013-14 और 2015-16 में कोचीन पत्तन में यूरिया का प्रहस्तन नहीं किया गया है।
(iii).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए उपस्कर किराया लागत:	
(क).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.4.1 5 विभिन्न प्रहस्तन पद्धतियों के लिए उपस्कर की अपेक्षा के लिए मानदंड विनिर्दिष्ट करता है। सीओपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। अपेक्षित उपस्कर के अनुमानन के लिए आधार स्पष्ट करें और निर्धारित मानदंडों से विपथन के कारणों का औचित्य बताएं।	1. शुष्क बल्क कार्गो (क) 1 एवं 2. तैयार उर्वरकों, अयस्कों एवं खनिजों, खाद्यान्नों तथा विलंकर के मामले में, उपस्कर प्रशुल्क प्रस्ताव के पृष्ठ 2, पृष्ठ 5 पर यथा उल्लिखित, बर्थ से 1 कि.मी. के बाहर भंडारण स्थान के लिए मानदंडों के अनुसार प्रस्तावित किए गए हैं, जिन्हें नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है।

उदाहरण के लिए, निम्नलिखित विषयन हैं:-

	घटक	एमओएस द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार	सीओपीटी द्वारा यथा सुविचारित
शुष्क बल्क कार्गो – उपस्कर: 15 टन ट्रक			
1.	तैयार उर्वरक, खाद्यान्न, अयस्क और खनिज	12	20
2.	विलंकर (चूनापत्थर और अन्य बल्क)	15	25
3.	नमक	15	20
ब्रेक बल्क कार्गो – उपस्कर: ट्रैक्टर ट्रेलर			
1.	बैग कार्गो – काजू/सीमेंट	9	10
2.	लौह एवं स्टील – स्टील कोइलें	9	15
ब्रेक बल्क कार्गो – उपस्कर: मोबाइल क्रेन/एफएलटी/ग्रेबर			
1.	लौह एवं स्टील – स्टील कोइलें/स्टील बार/स्टील प्लेटें	2	4

सीओपीटी मानदंडों की तुलना में उच्चतर दर पर सभी उपस्कर के अनुमानन का औचित्य बताए।

(ख). “शुष्क बल्क कार्गो, कोकिंग कोयला, नमक, नदी रेत और अलग-अलग कबाड़ के लिए उनके भंडारण यार्ड बर्थों से 1 कि.मी. की दूरी के भीतर हैं, जबकि एमओपी, यूरिया, विलंकर, इलमिनाइट रेत तथा गेहूँ के लिए ज्यादातर भंडारण स्थान बर्थों से 1 कि.मी. दूरी के भीतर हैं, जबकि एमओपी, यूरिया, विलंकर, इलमिनाइट रेत तथा गेहूँ के लिए ज्यादातर भंडारण स्थान बर्थों से 1 कि.मी. से अधिक दूरी पर हैं”।

(ग). नमक के मामले में, उपस्कर (ट्रक) मानदंडों से अधिक सुविचारित किए गए थे, जिसे प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 2, पृष्ठ 5 पर भी स्पष्ट किया गया है।

(घ). “कार्गो की कोरोसिव प्रकृति के कारण भंडारण यार्ड में नमक ले जाने के लिए प्रायः उपलब्ध पुराने तथा छोटे ट्रकों पर विचार करते हुए, मानदंडों से अतिरिक्त 5 ट्रक परिचालन लागत के परिकलन के लिए सुविचारित किए गए हैं”। तथापि, परिकलन दर्शाती एक्सल शीट में, उपर्युक्त सभी घटक शीर्षक में 1 कि.मी. के भीतर की एक श्रेणी के अधीन दर्शाया गए थे। परिकलन दिशानिर्देशों के अनुसार है। यह अब अलग-अलग दर्शाया जाएगा।

2. ब्रेक बल्क कार्गो

(क). कोचीन पत्तन ने प्रशुल्क प्रस्ताव के पृष्ठ 5, पैरा 3 में दिए गए ब्योरे अनुसार पिछले 5 वर्षों में कोई बैग कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है। बैग कार्गो के लिए मानदंडों से अधिक उपस्करों का प्रस्ताव करने के लिए कारण प्रस्ताव के पृष्ठ 5, पैरा 4 में पहले ही स्पष्ट किया गया है क्योंकि ट्रकों के वापसी समय अधिक होने को ध्यान में रखते हुए के मानदंड के स्थान पर 10 ट्रक प्रस्तावित किए गए हैं, जोकि शैडों पर मैन्युअल तरीके से उतारे जाएंगे।

(ख). स्टील कोइलों के लिए, उपस्कर (ट्रक) मानदंड संबंधी उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए मानदंडों से उच्चतर प्रस्तावित किए गए हैं। कोचीन पत्तन जहां एक समय में एक ट्रक में लगभग 20 टन का केवल एक स्टील कोइल ढोया जाता है और परिवहन के लिए बांधने में लगने वाले समय और डनेजों की व्यवस्था ट्रकों की उच्चतर संख्या प्रस्तावित करने के लिए विचार किए गए थे।

3. ब्रेक बल्क कार्गो – उपस्कर – मोबाइल क्रेन

(क). यह देखा गया है कि बैग कार्गो के सिवाय जोकि मैन्युअल तरीके से प्रहस्तित किया जाता है, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में कुछ अनावश्यक त्रुटियां हुई हैं। स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए ऑनबोर्ड उपस्करों के आबंटन और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपस्करों के आबंटन दोनों में त्रुटि हुई है। अतः सीओपीटी ने निम्नलिखित बदलावों के अधीन बैग कार्गो के सिवाय ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु संशोधित प्रस्ताव जमा किया है।

(i). जम्बो बैगों, स्टील कोइल, स्टील बार तथा स्टील प्लेटों एवं पाइपों के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु ऑनबोर्ड उपस्करों की संख्या का प्रस्ताव करते समय, प्रस्तावित उपस्करों की संख्या दिशानिर्देशों में निर्धारित से अधिक देखी गई है। इसे अब दिशानिर्देशों के अनुसार इन कार्गो के लिए 1 उपस्कर ऑनबोर्ड प्रति पाली की दर से प्रस्तावित किया गया है। लकड़ी के लट्टों के लिए प्रस्तावित ऑनबोर्ड उपस्करों की संख्या का स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर कोई प्रभाव नहीं रहा है चूंकि उपस्करों की लागत प्रति टन आधार पर प्रस्तावित की गई है जैसाकि फॉर्म-II से स्पष्ट है। तथापि, उपस्करों की संख्या दिशानिर्देशों के अनुसार कम करके एक प्रति पाली की गई है।

(ii). स्टील कोइलों, स्टील प्लेटों तथा पाइपों के तट-प्रहस्तन परिचालनों के लिए मोबाइल क्रेनों की संख्या दिशानिर्देशों में निर्धारित से अधिक है। यह प्रस्ताव अब दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित किया गया है। लकड़ी के लट्टों के लिए, तट प्रहस्तन उपस्कर दिशानिर्देशों के अनुसार प्रस्तावित किए गए हैं,

		और कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है। दिशानिर्देशों ने जम्बो बैगों के प्रहस्तन के लिए किसी तट-प्रहस्तन उपस्कर (मोबाइल क्रेनों) की अनुमति नहीं दी है, जोकि एक त्रुटि दिखाई देती है। तथापि, सीओपीटी ने दो हुकों के परिचालन के लिए 2 मोबाइल क्रेनों का प्रस्ताव किया है, जोकि शैड/यार्ड में ट्रकों से जम्बो बैगों की उतराई (सामान्यतः 1-1.5 टन) अपेक्षित है। अब कोई बदलाव नहीं किया गया है।
(ख).	सीओपीटी अपने द्वारा सुविचारित उपस्करों के लिए किराया प्रमारों की इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।	उपस्कर किराया प्रमारों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे गए हैं क्योंकि स्टीवडोरों द्वारा जारी बिल सम्पूर्ण परिचालन को कवर करते हुए समेकित हैं। दरें ट्रेड से पूछताछ के माध्यम से प्राप्त की गई हैं।
(iv).	स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए लेबर लागत:	
(क).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुबंध-VIII (लेबर लागत अनुमानन) स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए प्रत्येक घटक समूह के मामले में प्रति पाली लेबर की तैनाती के लिए मानदंड विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, लेबर लागत के अनुमानन के लिए इसके द्वारा प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि विपथन हैं। उदाहरण के लिए, तैयार उर्वरक घटक के लिए स्टीवडोरिंग परिचालन हेतु लेबर के अनुमानन के लिए मानदंड 1 सिग्नल मैन प्रति हुक और 1 परिचालक प्रति उपस्कर है जबकि पत्तन ने 5 सिग्नल मैन, 5 विंच ड्राईवर, 9 मजदूर तथा 5 टिंडल पर विचार किया था। सीओपीटी प्रत्येक विपथन के कारण भेजे।	जैसाकि प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 3, पृष्ठ 4 में स्पष्ट किया गया है, कोचीन पत्तन ने केवल आंशिक रूप से एनआईटी निर्णय लागू किया है। प्रस्तावित मैनिंग मान प्रबंधन तथा कोचीन पत्तन की लेबर यूनियनों के बीच हुए करार के अनुसार है। इसके अलावा, विंच ड्राईवरों, टिंडलों, सिग्नल देने वालों तथा मजदूरों की संख्या एक पाली में 3 हुकों के लिए हैं, और प्रति हुक नहीं हैं। मैनिंग प्रति हुक विंच ड्राईवर, टिंडल तथा सिग्नल देने वालों के लिए 1.67 प्रति और मजदूर के लिए 3 है।
(ख).	परिचालनात्मक तथा प्रशासनिक उपरिचयों के लिए भी सुविचारित वास्तविक लेबर लागत गणना (फार्म III) में सांख्यिकी त्रुटि देखी गई है। सीओपीटी इसे सही करे।	त्रुटि "भत्तों" पर एक कॉलम के चूक के कारण हुई थी। इसे सही किया गया है। तथापि, 'जोड़' अपरिवर्तित है।
(ग).	सीओपीटी ने बताया है कि उसने केवल आंशिक रूप से एनआईटी निर्णय लागू किया था, लेबर लागत स्टीवडोरिंग के लिए वास्तविक लेबर तैनाती पर परिकलित की गई है और तट प्रहस्तन परिचालन सीओपीटी में प्रबंधन तथा लेबर यूनियनों के बीच करार द्वारा शासित है। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि उसने परिचालनात्मक तथा प्रशासनिक उपरिचयों के परिकलन के लिए मजदूरी जमा 200 प्रतिशत की दर से लेबर लागत पर विचार किया है। मजदूरी के अलावा 200 प्रतिशत पर विचार करने का आधार भी स्पष्ट करें। सीओपीटी से यह भी अनुरोध है कि प्रबंधन तथा लेबर यूनियनों के बीच हुए करार की प्रति भेजें।	मौजूदा प्रणाली, जहां स्टीवडोरों से लेवी वसूल नहीं की जाती है, में जाने से पहले दिसम्बर, 1998 में स्टीवडोरों से आखिरी बार संग्रहीत लेवी 275 प्रतिशत थी। तथापि, परिचालनात्मक तथा प्रशासनिक लागत की गणना करने के लए केवल 200 प्रतिशत लेवी प्रस्तावित की गई है। कोचीन पत्तन में मैनिंग मान पर प्रबंधन तथा लेबर यूनियनों के बीच करार की प्रति पत्तन द्वारा भेजी गई है।
(घ). (i)	सीओपीटी ने, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए लेबर लागत का अनुमान लगाने के समय, जम्बो बैगों को छोड़कर सभी घटक समूहों के लिए केवल मजदूरी (किसी लेवी के बिना) पर लेबर लागत पर विचार किया है। जबकि जम्बो बैगों के लिए लेबर लागत मजदूरी जमा 100 प्रतिशत लेवी सुविचारित की गई है। केवल जम्बो बैगों के लिए लेवी पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	200 प्रतिशत की लेबर लेवी प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 3, पृष्ठ 5 पर सिवाय बैग कार्गो के सभी ब्रेक बल्क कार्गो के लए प्रस्तावित की गई थी, जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:- बैग कार्गो के लिए मैनिंग मान 1 टिंडल/लीडर तथा 1.5 विंच ड्राईवर तथा सिग्नलर प्रत्येक प्रति हुक की सामान्य तैनाती के अलावा 14 मजदूर प्रति हुक की दर से बहुत अधिक है। इसलिए, शुष्क बल्क कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो जहां मजदूरी + 200 प्रतिशत लेवी पर विचार किया गया है के मामले को छोड़कर बैग कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग लागत का अनुमान लगाने में परिचालनात्मक तथा प्रशासनिक उपरिचयों का परिकलन करने के लिए लेबर लागत के रूप में केवल पत्तन लेबर की मजदूरी (200 प्रतिशत लेवी के बिना) विचार किए गए हैं। तथापि, यह पाया गया है कि स्टील कोइलों, स्टील बारों, स्टील प्लेटों तथा पाइपों एवं लकड़ी के लट्ठों के लिए 200 प्रतिशत लेवी त्रुटिवश है, और प्रशुल्क के परिकलन के लिए एक्सल शीट में जम्बो बैगों के लिए केवल प्रस्तावित किया गया है। इसे अब ठीक किया गया है और प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 3, पृष्ठ 5 पर यथा प्रस्तावित बैग कार्गो के सिवाय सभी ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 200 प्रतिशत लेवी प्रस्तावित की गई है।
(घ). (ii).	शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा लेबर लागत दोनों के अनुमानन के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित लेबर की सं. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। पत्तन प्रत्येक प्रकार की लेबर एवं प्रत्येक घटक समूह के लिए विपथन का औचित्य बताए।	जैसाकि 1(iv) क, और प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 3, पृष्ठ 4 पर पहले ही स्पष्ट किया गया है, कोचीन पत्तन ने आंशिक रूप से एनआईटी निर्णय कार्यान्वित किया है यह प्रबंधन तथा कोचीन पत्तन की लेबर यूनियनों के बीच हुए करार के अनुसार है। कोचीन पत्तन का मैनिंग मान बनाम एनआईटी निर्णय का निर्धारण नीचे देखें:

		<div>सीओपीटी में एनआईटी निर्णय से मैनिंग मान की तुलना</div> <table><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">कार्गो (श्रेणी एवं परिचालन)</th><th colspan="2">मैनिंग मान एनआईटी निर्णय के अनुसार</th><th colspan="2">कार्यान्वित मैनिंग मान</th></tr><tr><th>मजदूर</th><th>टिडल/लीडर</th><th>मजदूर</th><th>टिडल/लीडर</th></tr><tr><td colspan="6">ब्रेक बल्क</td></tr><tr><td>1</td><td>बैग कार्गो (जम्बो बैगों के अलावा)</td><td>12</td><td>2 प्रति पोत</td><td>14</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td>2</td><td>लकड़ी के लट्टे (ग्रेब परिचालन)</td><td>शून्य</td><td>2 प्रति पोत</td><td>3</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td>3</td><td>रसा कार्गो</td><td>6</td><td>2 प्रति पोत</td><td>8</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td>4</td><td>अयस्क और स्टील</td><td>6</td><td>2 प्रति पोत</td><td>8</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td>5</td><td>अन्य कार्गो</td><td>10</td><td>2 प्रति पोत</td><td>8</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td colspan="6">शुष्क बल्क</td></tr><tr><td>1</td><td>स्लिंग परिचालन</td><td>12</td><td>2 प्रति पोत</td><td>9</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td>2</td><td>ग्रेब परिचालन (कोयले से इतर)</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>3</td><td>1 प्रति हुक</td></tr><tr><td>3</td><td>ग्रेब परिचालन (कोयला)</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr></table> <p>टिप्पणी : रिलीवर विंच ड्राईवरों तथा सिग्नलरों की तैनाती करते समय 3 हुकों तक 1 और 6 हुक प्रति जलयान तक 2 की दर से तैनात किए गए हैं।</p> <p>लेबर की इकाई दर वास्तविक दरों पर ली गई है जैसाकि फार्म III पर दर्शाया गया है।</p>	क्र.सं.	कार्गो (श्रेणी एवं परिचालन)	मैनिंग मान एनआईटी निर्णय के अनुसार		कार्यान्वित मैनिंग मान		मजदूर	टिडल/लीडर	मजदूर	टिडल/लीडर	ब्रेक बल्क						1	बैग कार्गो (जम्बो बैगों के अलावा)	12	2 प्रति पोत	14	1 प्रति हुक	2	लकड़ी के लट्टे (ग्रेब परिचालन)	शून्य	2 प्रति पोत	3	1 प्रति हुक	3	रसा कार्गो	6	2 प्रति पोत	8	1 प्रति हुक	4	अयस्क और स्टील	6	2 प्रति पोत	8	1 प्रति हुक	5	अन्य कार्गो	10	2 प्रति पोत	8	1 प्रति हुक	शुष्क बल्क						1	स्लिंग परिचालन	12	2 प्रति पोत	9	1 प्रति हुक	2	ग्रेब परिचालन (कोयले से इतर)	शून्य	शून्य	3	1 प्रति हुक	3	ग्रेब परिचालन (कोयला)	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य
क्र.सं.	कार्गो (श्रेणी एवं परिचालन)	मैनिंग मान एनआईटी निर्णय के अनुसार			कार्यान्वित मैनिंग मान																																																																			
		मजदूर	टिडल/लीडर	मजदूर	टिडल/लीडर																																																																			
ब्रेक बल्क																																																																								
1	बैग कार्गो (जम्बो बैगों के अलावा)	12	2 प्रति पोत	14	1 प्रति हुक																																																																			
2	लकड़ी के लट्टे (ग्रेब परिचालन)	शून्य	2 प्रति पोत	3	1 प्रति हुक																																																																			
3	रसा कार्गो	6	2 प्रति पोत	8	1 प्रति हुक																																																																			
4	अयस्क और स्टील	6	2 प्रति पोत	8	1 प्रति हुक																																																																			
5	अन्य कार्गो	10	2 प्रति पोत	8	1 प्रति हुक																																																																			
शुष्क बल्क																																																																								
1	स्लिंग परिचालन	12	2 प्रति पोत	9	1 प्रति हुक																																																																			
2	ग्रेब परिचालन (कोयले से इतर)	शून्य	शून्य	3	1 प्रति हुक																																																																			
3	ग्रेब परिचालन (कोयला)	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य																																																																			
(ड).	सीओपीटी पुष्टि करे कि लेबर प्रति पाली की इकाई दर दिशानिर्देश स्थिति का अनुपालन करती है।																																																																							
(v).	तट प्रहस्तन परिचालन के लिए लेबर लागत: खंड 4.5.7 तट प्रहस्तन परिचालन के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत की दर से लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए मानदंड विनिर्दिष्ट करता है। सीओपीटी द्वारा बैग कार्गो तथा जम्बो बैगों के लिए ब्रेक बल्क कार्गो हेतु सीओपीटी द्वारा अनुमानित उपस्कर किराया लागत के 20 प्रतिशत की दर से लेबर लागत दिशानिर्देशों के उक्त खंड में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। सीओपीटी लेबर लागत के रूप में उपस्कर किराया लागत के 20 प्रतिशत का औचित्य बताए।	इसके लिए औचित्य प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 3, पृष्ठ 5 में पहले से ही दिया गया है जोकि नीचे दिया गया है: “बैग कार्गो में तट प्रहस्तन परिचालन, शैडों को परिवहन के लिए उपस्कर वाले ट्रकों के बिना, में अधिक लेबर की जरूरत पड़ती है, पद्धति 3 के मामले में। इसलिए, उपस्कर लागत (ट्रकों) का 20 प्रतिशत 10 प्रतिशत के मानदंड के स्थान पर लेबर लागत में जोड़ा गया है। पद्धति 1, बैग कार्गो की सीधी डिलीवरी, के मामले में, ट्रक भी तट प्रहस्तन परिचालनों का हिस्सा नहीं होते हैं, और इसलिए उपस्कर लागत शून्य हो जाती है, इससे किसी लेबर लागत को एसाइन करना असंभव बना देता है। तथापि, ट्रकों पर बैग प्राप्त करने और सीधी डिलीवरी के लिए साफ परतों में उन्हें चट्टा लगाने में लेबर शामिल होती है; बैग कार्गो को शैडों में ले जाने के लिए ध्यानपूर्वक तथा विस्तृत स्टेकिंग की आवश्यकता नहीं होती है। इसलिए, पद्धति 1 के मामले वाली लेबर लागत ही पद्धति 3 में लगाई गई है”। यह नोट किया जाए कि बैग कार्गो को छोड़कर, जम्बो बैगों सहित सभी ब्रेक बल्क कार्गो दिशानिर्देशों के अनुसार उपस्कर लागत के केवल 10 प्रतिशत की दर से लेबर लागत लगाई गई है।																																																																						
(vi).	स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, परिचालक शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी(पीटी) दिनांक 16-06-2016 द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय प्रशुल्क में 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए हकदार है। पत्तन यह पुष्टि करे कि प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक उक्त दिशानिर्देशों में यथा अपेक्षित एमओएस द्वारा 16-06-2016 को जारी बर्थिंग नीति पर आधारित हैं। यदि नहीं तो पत्तन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा दी गई बर्थिंग नीति के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने पर विचार करे।	<p>(क). प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक जून, 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुसार हैं।</p> <p>(ख). तत्पश्चात, सीओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 2 जून 2017 द्वारा कहा है कि अधिकतम प्रशुल्क के 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित हुकों की संख्या के आधार पर समानुपातिक संशोधन करने के बाद, जून 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों से अंगीकृत हैं जोकि निम्नवत् हैं:-</p> <table><tr><th>घटक</th><th colspan="2">बर्थिंग नीति</th><th>स्टीवडोरिंग दिशानिर्देश</th><th>स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अनुसार हुकों की संख्या के समानुपात में प्रस्तावित उत्पादकता (टीपीडी)</th></tr><tr><td></td><td>हुकों की सं.</td><td>उत्पादकता (टीपीडी)</td><td>हुकों की सं.</td><td></td></tr><tr><td>कोकिंग कोयला</td><td>4</td><td>12000</td><td>4</td><td>12000</td></tr><tr><td>यूरिया</td><td>4</td><td>10000</td><td>3</td><td>7500</td></tr><tr><td>एमओपी</td><td>4</td><td>12000</td><td>3</td><td>9000</td></tr><tr><td>गेहूँ</td><td>4</td><td>8000</td><td>3</td><td>6000</td></tr><tr><td>नमक</td><td>4</td><td>12000</td><td>4</td><td>12000</td></tr></table> <p>जिन मदों के लिए बर्थिंग नीति में मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं, कार्यनिष्पादन मानक स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित समान दरों पर प्रस्तावित किए गए हैं।</p>	घटक	बर्थिंग नीति		स्टीवडोरिंग दिशानिर्देश	स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अनुसार हुकों की संख्या के समानुपात में प्रस्तावित उत्पादकता (टीपीडी)		हुकों की सं.	उत्पादकता (टीपीडी)	हुकों की सं.		कोकिंग कोयला	4	12000	4	12000	यूरिया	4	10000	3	7500	एमओपी	4	12000	3	9000	गेहूँ	4	8000	3	6000	नमक	4	12000	4	12000																																			
घटक	बर्थिंग नीति		स्टीवडोरिंग दिशानिर्देश	स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के अनुसार हुकों की संख्या के समानुपात में प्रस्तावित उत्पादकता (टीपीडी)																																																																				
	हुकों की सं.	उत्पादकता (टीपीडी)	हुकों की सं.																																																																					
कोकिंग कोयला	4	12000	4	12000																																																																				
यूरिया	4	10000	3	7500																																																																				
एमओपी	4	12000	3	9000																																																																				
गेहूँ	4	8000	3	6000																																																																				
नमक	4	12000	4	12000																																																																				

(vii)	प्रस्तावित दरमान	
	<p>स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में कहा गया है कि महापत्तन न्यास सरकार द्वारा समय-समय पर तटीय कार्गो/कंटेनरों आदि के लिए निर्धारित नीति निदेश का पालन करना होगा। (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीति निदेशों में से एक तटीय पोत तथा तटीय कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त नीति निदेश के आधार पर प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 के पैरा 3 (iii) और 5(2.2) के अनुसार, रियायती प्रशुल्क घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए विदेशी हेतु दर के 60 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किये जाने की जरूरत है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश 2005, 2008 और 2013 दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी महापत्तनों तथा निजी टर्मिनल परिचालकों पर उनके प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय एकसमान रूप से लागू होते हैं। अतः सीओपीटी (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए पृथक रियायती दर प्रस्तावित करने पर विचार करें।</p>	<p>इस संबंध में, कृपया यातायात प्रबंधक आई/सी द्वारा आईपीए को भेजे गए मेल का अवलोकन करें जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:</p> <p>“हमारी राय है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क में तटीय रियायत सलाह योग्य नहीं है। यह मुख्यतः केवल विदेशी अथवा तटीय कार्गो प्रहस्तन करने वाली कुछ फर्मों के साथ विदेशी तथा तटीय कार्गो के भिन्न-भिन्न मिश्रण के साथ महापत्तनों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन करने वाली बहुत-सी फर्मों के कारण है। एमबीपीटी अथवा बीओटी परिचालकों के साथ ऐसी स्थिति नहीं है जो पत्तन अथवा टर्मिनल में, जैसी भी स्थिति हो, एक एकल परिचालक के रूप में सम्पूर्ण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन करते हैं, इसलिए, वे विदेशी कार्गो प्रहस्तन से तटीय कार्गो प्रहस्तन में घाटे को पूरा करने में समर्थ होंगे। जब विदेशी तथा तटीय कार्गो के भिन्न-भिन्न मिश्रण के साथ एमबीपीटी के सिवाय महापत्तनों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों में बहुत सी फर्में लगी हुई हैं, तटीय रियायत के परिणामस्वरूप विदेशी कार्गो के लिए प्रशुल्क में अनावश्यक वृद्धि होगी, जिसके अप्रत्याशित परिणाम हो सकते हैं”।</p>
(ख).	<p>एमओएस के नीति निदेश का पालन करने के लिए तटीय कार्गो हेतु रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, पत्तन तटीय रियायत के प्रभाव को लेने के लिए प्रस्तावित दर (अर्थात् विदेशी कार्गो के लिए) को उपयुक्ततः समायोजित कर सकता है जैसाकि अपफ्रंट और संदर्भ प्रशुल्क मामलों में किया गया है। कृपया विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी दर्शाते हुए प्रस्तावित (की जाने वाली) दर की विस्तृत गणना भेजें।</p>	

8.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना जवाब भेजते समय, सीओपीटी ने कुछ अन्य टिप्पणियां भी की हैं जोकि निम्नवत् हैं:-

- (i). अनुबंध-IX में 'विभिन्न प्रहस्तन पद्धतियों के अधीन शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए किराया आधार पर उपस्कर के लिए मानदंड' और अनुबंध-X में 'विभिन्न प्रहस्तन पद्धतियों के अधीन ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए किराया आधार पर उपस्कर के लिए मानदंड' शैड/यार्ड में प्राप्ति अथवा डिलीवरी परिचालनों को कवर नहीं करते हैं। शुष्क बल्क कार्गो की पद्धतियां 1 एवं 4 जलयान/घाट से परेषिती को सीधे परिवहन हेतु डिलिवरियां हैं, डिलीवरी अथवा प्राप्ति शामिल नहीं है, जबकि अन्य पद्धतियां, 2, 3 और 5 भंडार यार्डों पर समाप्ति होती है और न तो डिलीवरी और न ही प्राप्ति परिकल्पित की गई है। ब्रेक बल्क कार्गो में ऐसी स्थिति है जहां पद्धतियां 1 एवं 2 जलयान अथवा घाट में से किसी एक से सीधी डिलिवरियां हैं और भंडारण यार्ड में परिवहन तथा प्राप्ति अथवा डिलीवरी शामिल नहीं है। अन्य पद्धतियां, 3 और 4 भंडारण यार्ड पर समाप्त होती हैं और न तो डिलीवरी और न ही प्राप्ति परिकल्पित की गई है। तथापि, खंड (3) उपर्युक्त के विपरीत है जैसाकि नीचे देखा जा सकता है।
- “तट प्रहस्तन” में हुक प्वाइंट को/से कार्गो की व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेक यार्ड तक इंटरमोडल परिवहन और विलोमतः तथा वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है। यह खंड (3), 1.2. सीओपीटी के प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 06-12-2016 की सामान्य निबंधन एवं शर्तों से भिन्न है, “तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रभारों में हुक प्वाइंट से/को कार्गो व्यवस्थित और प्राप्त करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमतः अंतर मोडल परिवहन शामिल है और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति एवं डिलीवरी करना तथा पत्तन परिसर से परेषिती के परिसर तक परिवहन प्रभार शामिल नहीं हैं”, जहां प्राप्ति और डिलीवरी को विशेष रूप से अलग रखा गया है। अधिकतम प्रशुल्क की वास्तविक स्थिति प्रदर्शित करने के लिए इसे ठीक किया जाए।
- (ii). कोचीन पत्तन के पास जलयान से तट प्रहस्तन उपस्करों के अधीन केवल एक 40 टन एचएमसी है, जोकि इसलिए, 100 टन क्षमता के दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट की गई एचएमसी से काफी कम है। कोचीन पत्तन में 40 टन एचएमसी विशेष रूप से आवश्यकतानुसार बाजों सहित छोटे जलयानों द्वारा उपयोग की जाती है, ज्यादातर जब ऐसे जलयानों तथा बाजों में गियर नहीं होते। इसलिए, 40 टन एचएमसी कोचीन पत्तन में जलयानों द्वारा अलग से उपयोग किया जाता है और उपयोग 10 प्रतिशत से कम है। इसलिए, शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों के स्टीवडोरिंग परिचालन जलयान क्रेनों पर विचार करने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं, जिसमें स्टीवडोरों के लिए कोई किराया प्रभार शामिल नहीं है। अतः, किसी जलयान द्वारा पत्तन के 40 टन एचएमसी के किसी उपयोग में दरमानों के अनुसार किराया प्रभार शामिल होगा, जोकि शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों के अधीन अधिकतम प्रशुल्क के अलावा होगा। यह नीचे दी गई टिप्पणियों में स्पष्ट रूप से बताया गया है,
 - (iii). निम्नलिखित संशोधन के साथ प्रशुल्क अनुसूची, जिसे मुख्य रूप से दर्शाया गया है “40 टन एचएमसी के किराया प्रभारों सहित घाटशुल्क, भंडारण प्रभारों तथा अन्य विविध प्रभारों में प्रचलित दरमानों के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाना जारी रहेगा”।

8.3. हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपना जवाब प्रेषित करते समय, सीओपीटी ने यह कहते हुए संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित किया था कि बैग वाले कार्गो के सिवाय ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपक्रंट प्रशुल्क पूर्व प्रस्ताव तथा दिशानिर्देशों से अप्रत्याशित विपथन के मामले में परिकलन में कुछ विसंगतियों के मद्देनजर दोबारा प्रस्तावित किया गया है। बैग वाले कार्गो के सिवाय ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंड तथा अपक्रंट प्रशुल्क जैसाकि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है, यहां दिए गए हैं:

(क). अधिकतम प्रशुल्क के लिए अंगीकृत संशोधित प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित प्रति हुक पाली तथा प्रति पाली उत्पादकता मानदंड

सं.	समूह	घटक	दिशानिर्देशों के अनुसार		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 मार्च 2017 में सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	
			मानदंड/ हुक पाली (मी.ट.)	मानदंड प्रति पाली	प्रस्तावित मानदंड/हुक पाली (मी.ट.) में	प्रस्तावित मानदंड प्रति पाली (मी.ट.)
I	शुष्क बल्क कार्गो					
1	तैयार उर्वरक	एमओपी	900	2700	800	2400
		यूरिया	900	2700	650	1950
2	खाद्यान्न	गेहूँ	660	1980	660	1980
3	कोयला	कोकिंग कोयला	900	3600	800	3200
4	स्क्रेप	अलग-अलग स्क्रेप	700	2100	600	1800
5	अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	870	2610	870	2610
6	चूनापत्थर और अन्य बल्क	क्विलंकर	1080	3240	950	2850
		नदी रेत	1080	3240	950	2850
7	नमक	नमक	1000	4000	800	3200
II	ब्रेक बल्क कार्गो					
1	बैग वाला कार्गो	काजू	300	750	100	200
		सीमेंट	560	1400	400	800
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	1360	3400	500	1000
3	लोह और स्टील कोइल	स्टील कोइल	280	700	330	825
4	लोह तथा स्टील पाइप, प्लेटें	स्टील बार एवं स्टील प्लेटें	280	700	280	700
5	लकड़ी के लट्ठे – मजबूत	लट्ठे	480	1200	350	700

(ख). अपक्रंट प्रशुल्क - स्टीवडोरिंग परिचालन - शुष्क बल्क कार्गो

सं.	समूह	घटक	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 मार्च 2017 में प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क प्रति मी.ट.
क	आयात		
1	तैयार उर्वरक	पोटाश का म्यूरेट	116.00
		यूरिया	130.00
2	खाद्यान्न	गेहूँ	129.00
3	कोयला	कोकिंग कोयला	92.00
4	स्क्रेप	अलग-अलग स्क्रेप	135.00
5	अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	111.00
6	चूनापत्थर और अन्य बल्क	क्विलंकर	107.00
		नदी रेत	107.00
7	नमक	नमक	114.00

(ग). अपक्रंट प्रशुल्क - स्टीवडोरिंग परिचालन - ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	समूह	घटक	अपक्रंट प्रशुल्क प्रति मी.ट.
क	आयात		
1	बैग वाला कार्गो	काजू	242.00
		सीमेंट	242.00
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	160.00

3	लौह और स्टील कोइल	स्टील कोइल	156.00
4	लौह तथा स्टील - पाइप, प्लेटें	स्टील बार	208.00
		स्टील प्लेटें	244.00
5	बैग वाला कार्गो	लट्टे	168.00

(घ). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क - शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	समूह	घटक	पद्धति 3		पद्धति 5
			1 कि.मी. के बाद	1 कि.मी. के भीतर	
क	आयात				
1	तैयार उर्वरक	पोटाश का म्यूरेट	151.00	-	-
		यूरिया	180.00	-	-
2	खाद्यान्न	गेहूँ	178.00	-	-
3	कोयला	कोकिंग कोयला	-	105.00	125.00
4	स्क्रैप	अलग-अलग स्क्रैप	-	-	320.00
5	अयस्क और खनिज	अन्य अयस्क और खनिज	140.00	-	-
6	चूनापत्थर और अन्य बल्क	विलंकर	168.00	-	-
		नदी रेत	-	122.00	141.00
7	नमक	नमक	-	126.00	-

(ङ). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क - ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	समूह	घटक	पद्धति 1	पद्धति 3	पद्धति 4
क	आयात				
1	बैग वाला कार्गो	काजू	50.00	302.00	-
		सीमेंट	50.00	302.00	-
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	11.00	126.00	-
3	लौह और स्टील - कोइल	स्टील कोइल	16.00	171.00	-
4	लौह तथा स्टील - पाइप, प्लेटें	स्टील बार	15.00	160.00	-
		स्टील प्लेटें	17.00	189.00	-
5	लकड़ी के लट्टे	लट्टे	-	-	388.00
6	परियोजना कार्गो (प्रति पाली)		50000.00	-	-

8.4. यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रारंभ में, सीओपीटी ने पद्धति 3 अर्थात् ट्रक पर कार्गो उतराई (होपर से) और 1 कि.मी. दूर पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में लेकर जाना और पद्धति 5 अर्थात् घाट पर कार्गो उतराई (होपर के बिना), ट्रकों पर लदाई तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड को परिवहन किया जाना के अधीन केवल शुष्क बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है जबकि संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 मार्च 2017 में, सीओपीटी ने एक और पद्धति अर्थात् पद्धति 3 अर्थात् ट्रक पर कार्गो उतराई (होपर से) और 1 कि.मी. के भीतर पत्तन परिसर में भंडारण यार्ड में लेकर जाना के अधीन अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।

9. इसी बीच, विचार करते हुए कि प्रस्ताव पर परामर्श किया जा रहा है और इस मामले का निपटान करने में कुछ और समय लग सकता है और इस मद्देनजर रखते हुए कि एमओएस ने इस प्राधिकरण से तत्काल कार्रवाई का निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने अंतिम व्यवस्था के रूप में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों एवं कार्यनिष्पादन मानकों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु परामर्श कार्रवाई के पूरा होने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दरों के लंबित निर्धारण के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने 8 फरवरी 2017 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश भारत का राजपत्र, असाधारण (भाग III खंड 4) में 1 मार्च 2017 को राजपत्र सं. 77 द्वारा अधिसूचित किया गया है।

10. तत्पश्चात्, अपने प्रस्ताव पर स्पष्टीकरण भेजते समय, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 05 मई 2017 द्वारा प्रस्ताव पुनः संशोधित किया गया था। उक्त पत्र में संशोधित गणना विस्तार से नहीं बताई गई है क्योंकि सीओपीटी ने पत्र दिनांक 09 मई 2017 द्वारा अपना प्रस्ताव पुनः संशोधित किया है जिसपर अनुवर्ती अनुच्छेदों में कार्यवाही की गई है। प्रस्ताव दिनांक 5 मई 2017 संशोधित करते समय, सीओपीटी ने त्रुटियों के लिए खेद व्यक्त करते हुए और त्रुटियों में सुधार करते हुए निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना भी भेजी है:-

(i). **लकड़ी के लट्टों के लिए मैनिंग मान:**

26-06-2009 को ट्रेड यूनियनों के साथ हुए समझौते के अनुसार, लकड़ी के लट्टों के लिए मैनिंग मान 8 मजदूर विनिर्दिष्ट किया गया है। तथापि, कोचीन पत्तन, दिसम्बर 2013 से, ग्रेब परिचालन द्वारा केवल लकड़ी के लट्टों का प्रहस्तन करता है और इसलिए, लकड़ी के लट्टों के लिए मैनिंग मान शुष्क बल्क (ग्रेब परिचालन - कोयला से इतर) के समकक्ष है। प्रश्नों दिनांक 01-03-2017 का जवाब भेजते समय, पत्तन एनआईटी निर्णय के मामले में कोचीन पत्तन में प्रचलित मैनिंग मान की तुलना पहले ही दे चुका है जैसाकि पहले बताया गया है जिसमें लकड़ी के लट्टों का प्रहस्तन ग्रेब परिचालकों द्वारा उल्लिखित किया गया है।

(ii). **लकड़ी के लट्टे - लट्टे ग्रेबर की लागत:**

टिम्बर ग्रेब स्टीवडोरिंग परिचालन करते हैं और किराया प्रभार फार्म-II में रु. 50 प्रति मी.ट. की दर से विनिर्दिष्ट किए गए हैं, और 700 मी.ट. प्रति पाली की प्रस्तावित उत्पादकता पर, कुल लागत रु. 35,000 है। 'लॉग ग्रेबर्स', दूसरी तरफ, तट पर कार्य कर रहे हैं, जिसका लागत, अतः, तट प्रहस्तन प्रशुल्क का हिस्सा है। लॉग ग्रेबर की लागत फार्म-II में भी दी गई है, जोकि रु. 150 प्रति मी.ट. है, और 700 मी.ट. प्रति पाली की प्रस्तावित उत्पादकता पर, कुल लागत रु. 1,05,000 है जोकि फार्म-XII (2) में दी गई है। फार्म-गए 'स्टीवडोरिंग परिचालनों - ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का अनुमानन' में त्रुटि हुई है, जहां 'लॉग ग्रेबर' को 'टिम्बर ग्रेब' की बजाय उपस्कर रूप में सूचीबद्ध किया गया है। परिकलन में कोई बदलाव नहीं है।

(iii). **जम्बो बैग - स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए मजदूरों की संख्या:**

2 हुकों के लिए फार्म-XI में विनिर्दिष्ट 20 की दर से मजदूरों की संख्या एक त्रुटि है। प्रचलित मैनिंग मान के अनुसार संख्या को सही कर 2 हुकों के लिए 16 किया गया है। इसके अलावा, जम्बो बैगों के लिए टिंडल/लीडर के प्रावधान में एक त्रुटि देखी गई है, जोकि 2.5 की बजाय 2 होनी चाहिए जब हुकों की संख्या 2 प्रति पाली है। त्रुटि को सही किया गया है। परिणामस्वरूप, स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण - फार्म-XIV में ब्रेक बल्क कार्गो (जम्बो बैग) और ब्रेक बल्क कार्गो (जम्बो बैग) के लिए फार्म-XVI (2) में अंतिम प्रशुल्क में परिवर्तन किया गया है।

(iv). **शुष्क बल्क कार्गो और लकड़ी के लट्टे - विंच ड्राइवों तथा सिग्नलरों की संख्या:**

3 गैंगों के लिए विंच ड्राइवों तथा सिग्नलरों की विनिर्दिष्ट संख्या 5 एक त्रुटि है। संख्या को प्रचलित मैनिंग मान के अनुसार सही कर 4.3 किया गया है जोकि 3 हुकों तक 1 रिलीवर और 4 से 6 हुकों के लिए 2 रिलीवरों की अनुमति देता है, जिसे बाद में प्रथम और दूसरी पालियों में बिना किसी परिवर्तन के तीसरी पाली (रात्रि) में 3 हुकों के लिए संशोधित कर 2 रिलीवर किए गए हैं। (आदेश की प्रति संलग्न की गई है)। इसलिए, पहली और दूसरी पालियों में 3 हुकों के लिए 4-4 विंच ड्राइवर और सिग्नलर और तीसरी पाली में 3 हुकों के लिए 5-5 विंच ड्राइवर और सिग्नलर होंगे। अतः औसत 3 हुकों की 4.3 (13/9) प्रति पाली होती है। 3 के अलावा हुकों की संख्या के लिए रिलीवर पैटर्न में बदलाव नहीं किया गया है। परिणामस्वरूप, स्टीवडोरिंग परिचालनों की अंतिम लागत - फार्म-VIII में शुष्क बल्क कार्गो और शुष्क बल्क कार्गो के लिए फार्म XVI (1) में अंतिम प्रशुल्क, जिसमें 3 हुक हैं; एफ. उर्वरक (एमओपी एवं यूरिया), गेहूँ, अलग-अलग कबाड़, इलमिनाइट रेत, क्लैंकर और नदी रेत में मामूली बदलाव किया गया है।

(v). **फार्म V - स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए लेबर लागत - शुष्क बल्क कार्गो:**

कुल लागत के परिकलन में त्रुटि को ठीक किया गया है। परिणामस्वरूप, स्टीवडोरिंग परिचालनों की अंतिम लागत - सभी पद्धतियों के अधीन सभी शुष्क बल्क कार्गो के लिए फार्म-VIII में शुष्क बल्क कार्गो और फार्म XVI (1) में अंतिम प्रशुल्क में मामूली बदलाव किया गया है।

(vi). **फार्म XIV - अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण - राजस्व अपेक्षा से लेबर लागत की ब्रेक बल्क कार्गो चूक:**

कृपया मूल प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 21-11-2016 के पृष्ठ 4 का पैरा 2 देखें, नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है, जोकि राजस्व अपेक्षा के परिकलन से लेबर की लागत छोड़े जाने का आधार स्पष्ट करता है।

“लेबर लागत का अनुमान लगाने के मामले में, कोचीन पत्तन अद्भुत है ताकि पत्तन 'मजदूरी + प्रतिशत लेवी' अथवा 'प्रति टन लेवी' और 'पीस दर प्रोत्साहन' के रूप में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए पत्तन लेबर की सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्टीवडोरों से कोई प्रभार वसूल नहीं करता है। इन प्रभारों को घाटशुल्क में जोड़ा गया था जब डॉक लेबर बोर्ड को 18 में पत्तन न्यास के साथ एकीकृत किया गया था। अतः, परिचालन लागत का परिकलन करने के लिए कोचीन पत्तन में लेबर लागत शून्य थी, जोकि परिचालन संबंधी तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों का अनुमान लगाने में गंभीर उलझाव था। अतः, लेबर लागत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तैनात लेबर के लिए मजदूरी + 200 प्रतिशत लेवी की दर से सुविचारित की गई है। उक्त प्रभार परिचालन संबंधी तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों का परिकलन करने के लिए ही प्रयोग किए जाएंगे, और परिचालन लागत में नहीं गिना जाएगा। सुविचारित लेबर हैं; टिंडल/लीडर, विंच ड्राइवर, सिग्नलर और मजदूर, जिन्हें परिचालनों के लिए तैनात किया गया है।”

(vii). तट प्रहस्तन परिचालन – शुष्क बल्क कार्गो – पद्धति 3 और 5:

कोचीन पत्तन ने, पद्धति 5 के अधीन, भंडारण केवल 1 कि.मी. के भीतर लिया है; इसलिए, 1 कि.मी. से दूर भंडारण के लिए कोई परिकलन नहीं है। पद्धति 3 के लिए, भंडारण, 1 कि.मी. के भीतर और 1 कि.मी. से दूर दोनों, विकल्प लिए गए हैं, और परिकलन तदनुसार प्रेषित किए गए हैं। इस संबंध में, मूल प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 21-11-2016 के पृष्ठ 5, पैरा 2 का अवलोकन करें जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है।

“शुष्क बल्क कार्गो, कोकिंग कोयला, नमक, नदी रेत और अलग-अलग कबाड़ के बर्तों से 1 कि.मी. के भीतर अपने भंडारण यार्ड हैं जबकि एमओपी, यूरिया, क्लिंकर, इलमिनाइट रेत और गेहूँ के लिए ज्यादातर भंडारण स्थान बर्तों से 1 कि.मी. से अधिक दूरी पर हैं। उपस्कर मानदंड तदनुसार प्रस्तावित किए गए हैं”।

स्पष्टता के लिए, पद्धति 5 उप-शीर्षक ‘1 कि.मी. के भीतर’ के साथ दिया गया है। शोधन को फार्म-XVI (1) में मुख्य रूप से दर्शाया गया है।

(viii). तट प्रहस्तन परिचालन – शुष्क बल्क कार्गो (नमक) – ट्रकों की संख्या:

नमक के लिए ट्रकों की संख्या में विपथन प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 21-11-2016 के पृष्ठ 5 के पैरा 2 और प्रश्नों दिनांक 01-03-2017 के जवाब में स्पष्ट किया गया था जोकि निम्नवत् है।

फ्कार्गो की नाशक प्रकृति के कारण भंडारण यार्ड में नमक ले जाने के लिए सामान्यतः उपलब्ध संबंधित पुराने तथा छोटे ट्रकों पर विचार करते हुए, मानदंडों के अलावा 5 ट्रक परिचालन लागत का परिकलन करने के लिए सुविचारित हुए हैं”।

(ix). ब्रेक बल्क कार्गो (बैग वाला कार्गो) – पद्धति 1 और 3 का लागू किया जाना:

प्रत्येक 50 कि.ग्रा. का बैग कार्गो, जब लगभग 8 वर्ष पहले कोचीन पत्तन में प्रहस्तित करने के लिए इसका प्रयोग किया जाता है, दो प्रकार से प्रहस्तित किया गया था; हुक के नीचे खड़े ट्रकों में जलयान से पत्तन लेबर द्वारा नेट स्लिंगों में उतराई, जिसे ट्रक पर निजी लेबर द्वारा स्टेक किया जाएगा; परेषिती को सीधे जाने के लिए, और हुक के नीचे स्थित ट्रकों पर जलयान से पत्तन लेबर द्वारा निवल स्लिंगों में उतराई, जिसे ट्रक में शैड पर ले जाया जाएगा और शैड में निजी लेबर द्वारा उतारा जाएगा तथा स्टेक किया जाएगा। डिलीवरी ट्रकों पर लदाई के बाद निजी लेबर द्वारा शैड से की जाएगी। अतः, ‘सीधी डिलीवरी’ के लिए पद्धति 1 और ‘पत्तन परिसर के भीतर ट्रक पर कार्गो उतराई और भंडारण यार्ड में लेकर जाना’ बैग वाले कार्गो के लिए प्रस्तावित किया गया है। अन्य पद्धतियां कोचीन पत्तन में बैग वाले कार्गो के प्रहस्तन के लिए साध्य नहीं पाई गई हैं।

(x). जम्बो बैग – पद्धति 3 – मोबाइल क्रेनों के लिए मानदंड:

पद्धति 3 के अधीन ट्रकों से जम्बो बैगों की उतराई के लिए मोबाइल क्रेनों की आवश्यकता होती है। तथापि, दिशानिर्देशों में केवल 9 ट्रकों के बारे में दिया गया है और कोई लिफ्टिंग उपस्कर नहीं हैं। इसलिए, 2 हुकों के परिचालन के लिए, तट पर 2 मोबाइल क्रेनें एक प्रति हुक अपेक्षित हैं। इस संबंध में, कृपया प्रश्नों दिनांक 01-03-2017 के जवाब का अवलोकन करें, जहां पृष्ठ 2 पर यह निवेदन किया गया था कि 2, ब्रेक बल्क कार्गो – उपस्कर – मोबाइल क्रेन, 1.2 जोकि निम्नवत् है:-

“जम्बो बैगों के प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देश किसी तट-प्रहस्तन उपस्कर (मोबाइल क्रेनों) की अनुमति नहीं देते हैं, जोकि एक चूक दिखाई देती है। तथापि, सीओपीटी ने दो हुकों के परिचालन के लिए 2 मोबाइल क्रेनों का प्रस्ताव किया था, जोकि शैड/यार्ड में ट्रकों से जम्बो बैगों (सामान्यतः 1-1.5 टन प्रत्येक) की उतराई के लिए अपेक्षित हैं। अब कोई बदलाव नहीं है”।

स्पष्टता के लिए, पद्धति 5 उप-शीर्षक ‘1 कि.मी. के भीतर’ के साथ दी गई है। शोधन को फार्म-XVI (1) में मुख्य रूप से दर्शाया गया है।

(xi). तट प्रहस्तन परिचालन – ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील कोइलों) – ट्रैक्टर ट्रेलरों की संख्या:

स्टील कोइलों के लिए ट्रकों की संख्या में विपथन प्रश्नों दिनांक 01-03-2017 के जवाब में स्पष्ट किया गया है, जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है।

“स्टील कोइलों के लिए, उपस्कर (ट्रक) मानक उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए मानदंडों से उच्चतर प्रस्तावित किए गए हैं। कोचीन पत्तन जहां लगभग 20 टन का केवल एक स्टील कोइल एक समय में एक ट्रक वहन किया जाता है, में स्टील कोइल के परिचालनों की विशिष्ट प्रकृति और परिवहन के लिए बांधने तथा डनेजों की व्यवस्था के लिए लिया गया विचारणीय समय ट्रकों की उच्चतर संख्या प्रस्तावित करने के समय सुविचारित किए गए थे”।

(xii). ब्रेक बल्क कार्गो (बैग वाला कार्गो) – प्रस्तावित उत्पादकता:

कृपया प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 21-11-2016 के पृष्ठ 5, पैरा 3 देखें, जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

“कोचीन पत्तन ने पिछले पांच वर्षों में बैग कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। तथापि, अधिकतम प्रशुल्क बैग कार्गो के लिए प्रस्तावित किया गया है यदि ऐसा कार्गो भविष्य में प्रहस्तित किया गया हो। दो प्रकार के परिचालन परिकल्पित किए गए हैं; पद्धति 1 और पद्धति 3, और अधिकतम प्रशुल्क तदनुसार प्रस्तावित किए गए हैं। इस कार्गो में अर्जित उत्पादकता जब इसे आखिरी बार लगभग 8 वर्षों पहले प्रहस्तित किया गया था, केवल 80-100 मी.ट. प्रति हुक प्रति पाली था, और उत्पादकता मानदंड तदनुसार निर्धारित किए गए हैं”।

प्रस्तावित कम उत्पादकता की पुष्टि की गई है। पत्तन लेबर जब बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए तैनात की जाती है, प्रति हुक प्रति पाली 50 कि.ग्रा. प्रति के केवल 1,600-2,000 बैगों का प्रहस्तन किया जाता है, जोकि 80-100 मी.ट. है। उत्पादकता इससे कभी भी ऊपर नहीं थी, और वर्तमान में कोचीन पत्तन में प्रहस्तित नहीं किए जा रहे बैग कार्गो के कारणों में से एक है। भविष्य में परिस्थिति में बदलाव होने की संभावना नहीं है।

11.1. संशोधित प्रस्ताव दिनांक 05 मई 2017 के प्रकट होने वाली अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण, और सीओपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण हमारे पत्र दिनांक 09 मई 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर स्पष्टता के लिए मांगे गए थे। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 09 मई 2017 द्वारा, हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी से प्रतिवाद
(i).	स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 3.5.7 विनिर्दिष्ट करता है कि मानदंडों के अनुसार लेबर लागत के अनुमानन के लिए, इकाई दर लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। तथापि, यह देखा गया है कि पत्तन ने लेबर लागत जमा 200 प्रतिशत लेवी जमा पीस दर मजदूरी पर विचार किया है। पत्तन पुष्टि करे कि 200 प्रतिशत लेवी तथा पीस दर सीओपीटी द्वारा वास्तविक में भुगतान किए गए हैं। यदि नहीं तो सीओपीटी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार लेबर लागत का अनुमान लगाने के समय इसे अलग रखने पर विचार करे।	लेबर लागत पर 200 प्रतिशत की वसूली पर प्रस्ताव की पुनः जांच करने पर, लेबर लागत के परिकलन से 200 प्रतिशत की लेवी को अलग करने के लिए प्रस्ताव संशोधित किया गया है क्योंकि सीओपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग से इसकी वसूली नहीं की गई है। तथापि, दिशानिर्देशों के अनुसार, लेबर की वास्तविक मजदूरी, लेवी के बिना, लेबर लागत के परिकलन में शामिल किए गए हैं। परिणामस्वरूप, फार्म-XVI में अंतिम प्रशुल्क में भी बदलाव किया गया है।
(ii).	फार्म-III (सॉफ्ट कॉपी) में प्रति पाली लेबर लागत पर पहुंचने के समय, सीओपीटी ने मजदूरी लागत प्रति कर्मचारी प्रति माह को 30 (दिनों की संख्या) से विभाजित किया है और टिंडल, सिग्नलर, विंच ड्राईवर तथा मजदूर के लिए लेबर लागत प्रति पाली पहुंचने के लिए 1.25 से गुणा किया है। 1.25 गुणा का गुणक कारक लागू करने का कारण स्पष्ट करें।	लेबर लागत कामगारों की मासिक मजदूरी को 30 से विभाजित करते हुए और परिणाम को 1.25 के कारण से गुणा करते हुए परिकलित किया गया है। 1.25 के कारक द्वारा गुणा करना छुट्टी वेतन, चिकित्सा लाभों, ग्रेच्युटी तथा पेंशन के लिए कर्मचारियों को भुगतान करने के लिए लेखा में लिया गया है।
(iii).	इसके अलावा, फार्म - V - स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए लेबर लागत का अनुमानन - शुष्क बल्क कार्गो (सॉफ्ट कॉपी) से यह देखा गया है, कि प्रति कर्मचारी प्रति पाली औसत पीस दर प्रोत्साहन पर पहुंचने के समय, पत्तन ने कोकिंग कोयला तथा कबाड़ के सिवाय सभी कार्गो के मामले में उत्पादकता मानदंड को लिया है और 0.50 से गुणा किया है। कोकिंग कोयला तथा कबाड़ के मामले में, पत्तन ने 0.35 से गुणा किया है। इसी तरह, फार्म-XI में औसत पीस दर का अनुमान लगाने के लिए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंड के लिए 0.75 का गुणक कारक लागू किया है। औसत पीस दर प्रोत्साहन पर पहुंचने के लिए उत्पादकता मानदंड के लिए 0.50, 0.35 और 0.75 की दर से गुणक कारक लागू करने का आधार स्पष्ट करें।	पत्तन द्वारा भुगतान किए गए पीस दर प्रोत्साहन, जोकि स्टीवडोरिंग से सीधे वसूल नहीं किए जाते हैं, लेबर लागत के परिकलन से हटा दिया गया है।

11.2. हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना जवाब भेजते समय, सीओपीटी ने और निवेदन किए थे जोकि नीचे दिए गए हैं:

(i) **उपस्करों कि किराया प्रमारों का संशोधन**

कुछ उपस्करों के किराया प्रमार, पुनः-जाँच करने पर, कोचीन में प्रचलित बाजार स्थिति दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं। पे लोडर (10.5 टन) के लिए प्रति पाली किराया प्रमार संशोधित कर रु. 11,500 से रु. 13,500 किए गए हैं; फार्म-II में डीएफएलटी की क्षमता संशोधित कर 3 टन से 5 टन की गई है तथा किराया प्रमार संशोधित कर रु. 6,400 से रु. 12,000 से की गई है तथा 30 टन डीएफएलटी के किराया प्रमार संशोधित कर रु. 33,000 से रु. 40,000 किए गए हैं। यह पुष्टि की गई है कि संशोधित दरें वर्तमान में बाजार में प्रचलित दरें हैं। परिणामस्वरूप, फार्म IV और फार्म VI (1), (2) एवं (3) में दरें और फार्म XVI (1) एवं (2) में अंतिम प्रशुल्क में बदलाव किया गया है।

(ii) **विंच ड्राईवरों तथा सिग्नलरों की संख्या में संशोधन**

विंच ड्राईवरों तथा सिग्नलरों की संख्या में संशोधन पूर्व प्रस्ताव को सही करने के लिए रिसोर्ट किया गया है, जहां एक पाली में 2.5 हुकों के लिए, 3 विंच ड्राईवर तथा सिग्नलर उपलब्ध करवाए गए थे। तथापि, रिलीवर पैटर्न के अनुसार, हुकों की संख्या में दो दिनों की अवधि में 15 हुकों के लिए संख्या 3.5 होनी चाहिए, 3-2-3 और 3-2-2, प्रति दिन, प्रतिदिन तैनात विंच ड्राईवर तथा सिग्नलर 4-3-4 और 4-3-3 होंगे। अतः, 15 हुकों के लिए 21 की दर से विंच ड्राईवरों तथा सिग्नलरों की संख्या 1.4 प्रति हुक (21/15) का औसत देता है, जोकि एक पाली में औसतन 2.5 हुकों की

औसत संख्या में 3.5 (1.4*2.5) विंच झाईवरों तथा सिग्नलरों की जरूरत होगी। परिणामस्वरूप, फार्म XIV तथा फार्म XVI (2) में अंतिम प्रशुल्क में बदलाव किया गया है।

(iii) **बैग कार्गो के लिए लेबर लागत के परिकलन में संशोधन:**

कोचीन पत्तन 50 कि.ग्रा. बैग प्रत्येक के किसी बैग कार्गो का प्रहस्तन नहीं करता है, और उक्त कार्गो पिछली बार लगभग 8 वर्षों पहले प्रहस्तित किया गया था। प्रयुक्त उत्पादकता 80 से 100 मी.ट. प्रति हुक की दर से बहुत ही कम होगी जोकि एक मुख्य कारण है कि कार्गो वर्तमान में पत्तन पर प्रहस्तित क्यों नहीं किया जाता है। कार्गो के खुले में आने की संभावना नहीं है जिसमें बहुत ज्यादा लेबर की आवश्यकता होती है। प्रति पाली रिलीवरों सहित 1 टिंडल/लेडर तथा विंच झाईवरों तथा सिग्नलरों की सामान्य तैनाती के अलावा 14 मजदूर प्रति हुक के मैनिंग मान के मौजूदा स्तर पर लेबर लागत के समावेशन से विचारणीय बैग कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग दरों में वृद्धि की गई है। पत्तन में आज कोई बाजार दर उपलब्ध नहीं है क्योंकि कार्गो पिछले कई वर्षों से प्रहस्तित नहीं किया गया है। इसलिए, संशोधित दर को अधिकतम प्रशुल्क के रूप में स्वीकार किया जा सकता है। तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए 10 प्रतिशत के मानदंड के विपरीत लेबर लागत में उपस्कर लागत (ट्रकों) का 20 प्रतिशत एसाइन करने वाले पूर्व प्रस्ताव को भी वापिस लिया गया है, और दिशानिर्देशों की पुष्टि करते हुए, केवल 10 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। फार्म XIII में शोधन है। परिणामस्वरूप, फार्म XV (1), XV (2) में दरें और फार्म XVI (2) में अंतिम प्रशुल्क में दरें बदली गई हैं।

(iv) परिणामस्वरूप, फार्म IV और फार्म VI (1), 2 और (3) में दरें परिवर्तित की गई हैं, और फार्म XVI (1) और (2) में अंतिम प्रशुल्क में बदलाव किया गया है।

11.3. हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपना जवाब भेजते समय, सीओपीटी ने कुछ उपस्करों के लिए लेबर लागत घटक तथा किराया प्रभारों को संशोधित करते हुए और संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित किया था। अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 9 मई 2017 में, सीओपीटी ने केवल लेबर लागत घटक तथा कुछ उपस्करों के लिए किराया प्रभारों के संशोधन में कुछ शोधन किए हैं। मूल प्रस्ताव तथा अंतिम संशोधित प्रस्ताव के साथ लंबर लागत घटक और कुछ उपस्करों के किराया प्रभारों में किए गए बदलावों के बीच तुलना नीचे दी गई है:

लेबर लागत:

लेबर का प्रकार	मूल प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 मार्च 2017, और 2 ^{रें} संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 मई 2017 में सुविचारित लेबर लागत प्रति पाली (रु. में/पाली) (मजदूरी + 200 प्रतिशत लेवी)	अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 9 मई 2017 में सुविचारित लेबर लागत प्रति पाली (रु. में/पाली)
मजदूर	5574	1858
सिग्नलर	6150	2050
टिंडल	6103	2034
विंच झाईवर	6118	2039

उपर्युक्त संशोधन अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक मई 2017 में 200 प्रतिशत लेवी के समावेशन के कारण है।

कुछ उपस्करों के किराया प्रभार:

विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 21 नवम्बर 2016, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 मार्च 2017, और 2 ^{रें} संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 मई 2017 में सुविचारित किराया प्रभार (रु. में/पाली)	अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 9 मई 2017 में सुविचारित किराया प्रभार (रु. में/पाली) कोचीन में बाजार स्थिति दर्शाने के लिए
10.5 टन पेलोडर	11500	13500
डीएफएलटी	6400 (3 टन डीएफएलटी)	12000 (5 टन डीएफएलटी)
30T डीएफएलटी	33000	40000

11.4. उपर्युक्त संशोधनों के मद्देनजर, सीओपीटी ने कोचीन पत्तन में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अंतिम संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव भेजा है जैसाकि नीचे दिया गया है और तदनुसार इसके लिए अनुमोदन मांगा गया है:

कोचीन पत्तन में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क:

I. शुष्क बल्क कार्गो:

क्र. सं.	समूह	घटक	उत्पादकता/ पाली (मी.ट.)	दर प्रति मी.ट. रु. में/टन						
				स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन			अपफ्रंट प्रशुल्क (स्टीवडोरिंग + तट प्रहस्तन)		
					जलयान क्रेन	एम-5 घाट पर (बिना होपर के) उतारा गया, ट्रक पर लादा गया और 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड परिवहनित किया गया	होपर के माध्यम से ट्रक पर लादा गया और भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो			
							एम-3 (1 कि.मी. के बाहर)	एम-3 (1 कि.मी. के भीतर)	एम-5 (1 कि.मी. के भीतर)	एम-3 (1 कि.मी. के बाहर)
1	तैयार उर्वरक	एमओपी	2400	107.00	0.00	154.00	--	--	261.00	--
		यूरिया	1950	120.00	0.00	184.00	--	--	304.00	--
2	खाद्यान्न	गेहूँ	1980	119.00	0.00	181.00	--	--	300.00	--
3	कोयला	कोकिंग कोयला	3200	92.00	136.00	0.00	109.00	228.00	--	201.00
4	स्क्रैप	अलग-अलग स्क्रैप	1800	126.00	330.00	0.00	--	456.00	--	--
5	अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	2610	102.00	0.00	143.00	--	--	245.00	--
6	चूनापत्थर और अन्य बल्क	किलंकर	2850	98.00	0.00	173.00	--	--	271.00	--
		नदी रेत	2850	98.00	153.00	0.00	127.00	251.00	--	225.00
7	नमक	नमक	3200	108.00	0.00	0.00	130.00	--	--	238.00

II. ब्रेक बल्क कार्गो:

क्र.सं.	समूह	घटक	उत्पादकता/पाली (मी.ट.)	दर प्रति मी.ट. रु. में/टन						
				स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन			Upfront Tariff		
					जलयान क्रेनों का प्रयोग करना	ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो एम-3	घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया तथा और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया और विलोमतः कार्गो एम-4	परेषितियों के परिसर में सीधे डिलीवरी अथवा विलोमतः के लिए ट्रक पर उतारा गया कार्गो एम-1	एम-3	एम-4
1	बैग वाला कार्गो	काजू	200	574.00	277.00	0.00	25.00	851.00		599.00
		सीमेंट	200	574.00	277.00	0.00	25.00	851.00		599.00
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	800	122.00	126.00	0.00	11.00	248.00		133.00
3	लौह और स्टील कोइल	स्टील कोइल	1000	145.00	171.00	0.00	16.00	316.00		161.00
4	लौह तथा स्टील पाइप, प्लेटें	स्टील बार एवं स्टील प्लेटें	825	197.00	160.00	0.00	15.00	357.00		212.00
		लट्टे	700	232.00	189.00	0.00	17.00	421.00		249.00
5	बैग वाला कार्गो	काजू	700	150.00	0.00	388.00	0.00		538.00	
6	परियोजना कार्गो – अधिकतम प्रशुल्क प्रति पाली									50000.00

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अलग-अलग अभियंत्रीकृत और मैनुअल प्रहस्तन के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन किए जाने के लिए मानक प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु पोत परिवहन मंत्रालय ने जून 2016 में महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की थी। उसके बाद, एमओएस ने अक्टूबर 2016 में महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अग्रेषित किए थे। उसके बाद, सभी महापत्तन न्यासों के साथ नवम्बर 2016 में इस प्राधिकरण के कार्यालय में एक कार्यशाला आयोजित की गई थी। इस परिप्रेक्ष्य में, कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) सीओपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए मानक प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव लेकर आया है।

- (ii) सीओपीटी ने नवम्बर 2016 में एक प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर, सीओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 मार्च 2017 दाखिल किया था और इसे इसके पत्र दिनांक 9 मई 2017 द्वारा और संशोधित किया गया था। तत्पश्चात्, सीओपीटी ने हमारे द्वारा मांगे गए कुछ स्पष्टीकरण के आधार पर अपना प्रस्ताव संशोधित किया था और अपने ईमेल दिनांक मई 2017 द्वारा अप्रेषित किया था। संदर्भित मामले की कार्यवाहियों के दौरान सीओपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ अंतिम संशोधित प्रस्ताव दिनांक 9 मई 2017 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (iii) जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/81/2016-सीओपीटी दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा अंतरिम व्यवस्था के रूप में तदर्थ आधार पर अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन अनुमोदित किया था। मौजूदा कार्यवाही सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर अंतिम अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए है।
- (iv) सीओपीटी के कार्गो प्रोफाइल में वर्ष 2015-16 में प्रहस्तित 22.10 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) थुपुट में सबसे अधिक द्रव्य कार्गो है, इससे कम पीओएल 67 प्रतिशत है, कंटेनरयुक्त कार्गो 26 प्रतिशत और 7 प्रतिशत शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो है। शुष्क और ब्रेक बल्क कार्गो के 66 प्रतिशत में पाइपलाइनों तथा कन्वेयरों के माध्यम से प्रहस्तित सीमेंट तथा उर्वरक कच्चा माल शामिल है, जिसमें स्टीवडोरिंग परिचालन शामिल नहीं किए गए हैं। इसलिए, कार्गो की मात्रा जिसमें 2015-16 के आधार पर सीओपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन शामिल है वह केवल 0.522 एमएमटी है। आईजीटीपीएल द्वारा परिचालित बीओटी टर्मिनल में प्रहस्तित कंटेनरयुक्त कार्गो खंड 1.4 के अनुसार स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के दायरे से बाहर है।
- (v) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन बारह बृहत् घटक समूह के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देशों में प्रत्येक घटक समूह के अधीन कार्गो के बोरों की सूची भी शामिल है। सीओपीटी ने दिशानिर्देशों में निर्धारित बृहत् कार्गो वर्गीकरण का अनुसरण करते हुए सात शुष्क बल्क समूह अर्थात् तैयार उर्वरक, खाद्यान्न, कोयला, कबाड़, अयस्क तथा खनिज, चूनापत्थर और अन्य बल्क कार्गो तथा नमक एवं छह ब्रेक बल्क कार्गो समूह अर्थात् बैग कार्गो, जम्बो बैग, लौह एवं स्टील - कोइल, लौह एवं स्टील - पाइप एवं प्लेटें, लकड़ी के लट्टे तथा परियोजना कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। बृहत् कार्गो समूह में, सीओपीटी ने नौ शुष्क बल्क घटकों तथा सात ब्रेक बल्क घटकों के लिए अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।
- (vi) **शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानक:**

शुष्क बल्क कार्गो

- (क) सीओपीटी ने तदनुसूची कार्गो समूह के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुबंध-III में दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड की तुलना में शुष्क बल्क घटक कार्गो समूह के अधीन पोटाश का म्यूरेट (एमओपी), यूरिया, खाद्यान्न (गेहूँ), कोयला (कोकिंग कोयला), अलग-अलग कबाड़, अयस्क एवं खनिज (इलमिनाइट रेत), क्लिंकर, नदी रेत तथा नमक के मामले में क्रमशः 2400 टन प्रति पाली, 150 टन प्रति पाली, 1980 टन प्रति पाली, 2850 टन प्रति पाली, 1950 टन प्रति पाली, 1980 टन प्रति पाली, 2850 टन प्रति पाली, 3200 टन प्रति पाली, 1800 टन प्रति पाली, 2610 टन प्रति पाली, 2850 टन प्रति पाली, 2850 टन प्रति पाली और 3200 टन प्रति पाली की दर से उत्पादकता मानदंड निर्धारित किए हैं।
- (ख) सीओपीटी ने तदनुसूची कार्गो समूह के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुबंध-IV में दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड के स्थान पर बैग कार्गो (काजू और सीमेंट), जम्बो बैग (सोडा एश, सीमेंट आदि), लौह एवं स्टील-प्लेटें (स्टील कोइलें), लौह एवं स्टील प्लेटें (स्टील बार), लौह एवं स्टील प्लेटें (स्टील प्लेटें) और लकड़ी के लट्टों के मामले में क्रमशः 200 टन प्रति पाली, 800 टन प्रति पाली, 1000 टन प्रति पाली, 2850 टन प्रति पाली, 825 टन प्रति पाली, 700 टन प्रति पाली, 700 टन प्रति पाली की दर से उत्पादकता मानदंड निर्धारित किए हैं।
- (ग) दिशानिर्देशों के अनुसार शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए मानक उत्पादकता की तुलनात्मक स्थिति, सीओपीटी द्वारा प्रेषित सूचना के आधार पर पिछले तीन वर्षों 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए सीओपीटी द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता, सीओपीटी द्वारा सुविचारित उत्पादकता स्तर और कारण तथा इसके लिए आधार **अनुबंध- I (क) और I (ख)** रूप में संलग्न विवरण में दिया गया है।
- (घ) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड पर प्रभाव वाली पत्तन विशिष्ट परिस्थिति के मद्देनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजनों को स्वीकार करने की अनुमति दी गई है। जैसाकि अनुबंध-**I (क) और I (ख)** में दिया गया है और दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों से विपथन के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित कारणों के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 1.8 के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानकों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव पर कार्यवाही करने का निर्णय लिया है।
- (vii) **स्टीवडोरिंग परिचालनों - शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए दरें :**
- (क) जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों अर्थात् उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालन उपरिव्यय तथा प्रशासनिक उपरिव्यय के अधीन समूहित किया गया है।

(ख) उपस्कर किराया प्रभार :

- (i) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुबंध-VII स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत के अनुमानन के लिए मानदंड निर्धारित करता है। उक्त अनुबंध के अनुसार, जलयान से शेर के लिए मानक प्रहस्तन उपस्कर जलयान क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी अथवा इन प्रहस्तन उपस्करों का संयोजन है। हैच कार्य के लिए निर्धारित मानदंड डोजर 5 टी - 1 संख्या हैच, ग्रैब 1 सं. प्रति हुक कुछ शुष्क बल्क कार्गो के लिए और शुष्क बल्क कार्गो के लिए यह एक एक्सकावेटर प्रति हैच प्रति 1 सं. ग्रैब प्रति हुक है। दिशानिर्देशों में उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, सीओपीटी ने बताया है कि उसके पास 40 टन एचएमसी के सिवाय कोई कार्गो प्रहस्तन उपस्कर नहीं हैं, जिसे स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपयोक्ताओं को किराये पर देने के लिए हैं। चूंकि एचएमसी की क्षमता और आउटरीच कम है, इसलिए सीओपीटी ने कहा है कि क्रेन मुख्यतः केवल बाजों तथा छोटे जहाजों द्वारा प्रयोग की जाती है। इसलिए, एचएमसी के किराया प्रभारों को स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अधिकतम प्रशुल्क में शामिल नहीं किया गया है, और सभी घटकों के लिए अधिकतम प्रशुल्क जलयान क्रेनों द्वारा प्रहस्तन के आधार पर परिकलित किए गए हैं। सीओपीटी ने शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए जलयान क्रेन का उपयोग करते हुए जलयान से तट प्रहस्तन का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी का प्रस्ताव दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक उपस्कर के अनुसार है।
- (ii) शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए प्रस्तावित अन्य उपस्कर एक पे लोडर प्रति हैच प्रति पाली और 1 ग्रैब प्रति हुक प्रति पाली हैं जोकि मानदंडों के अनुसार हैं। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, सीओपीटी द्वारा प्रस्ताव 5 टन/30 टन की एक फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) प्रति पाली स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर मानदंडों के अनुसार है।
- (iii) इसके अलावा, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्कर की तैनाती के लिए किराया प्रभार प्रासंगिक पत्तन स्थानों अथवा किराया लागत आधारित प्रचलित बाजार के आधार पर अनुमान लगाया जाना है।

सीओपीटी ने, संशोधित प्रस्ताव में, पे लोडर (10.5 टन), 5 टन डीएफएलटी, 30 टन डीएफएलटी के लिए क्रमशः रु. 13500/- प्रति पाली, रु. 12,000/- प्रति पाली और रु. 40000/- प्रति पाली की दर से किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। सीओपीटी ने उपस्कर के किराया प्रभार के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। जब स्पष्टीकरण मांगा गया था, सीओपीटी ने कहा था कि उपस्कर किराया प्रभारों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे जा सके क्योंकि स्टीवडोरों द्वारा जारी किए गए यथा बिल समेकित, कवरिंग तथा सम्पूर्ण परिचालन हैं। तथापि, सीओपीटी ने पुष्टि की है कि किराया प्रभार प्रचलित बाजार दर दर्शाते हैं। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ग) लेबर लागत :

- (i) दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, लेबर तैनाती दिशानिर्देशों के अनुबंध-VIII में यथा दिए गए अनुसार राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार होगा और इकाई दर मानदंडों में निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी। दिशानिर्देशों में यह भी कहा गया है कि निर्धारित मानदंड और किसी पत्तन के लिए विशेष रूप से दिए गए कोई अन्य मानदंड लेबर लागत की गणना के लिए अनुसरित किए जाएंगे।

सीओपीटी ने एनटीए निर्णय को केवल आंशिक रूप से कार्यान्वित किया गया है। सीओपीटी द्वारा सुविचारित लेबर तैनाती कोचीन पत्तन में प्रबंधन तथा मजदूर यूनियनों के बीच मैनिंग मान करार के आधार पर स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए वास्तविक लेबर तैनाती पर आधारित है। हालांकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क परिचालनों के लिए एक टिंडल की तैनाती के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं, यह विदित है कि एक टिंडल जोकि गैंग का लीडर होता है, एक प्रति पाली अनिवार्य अपेक्षा है। इसके अलावा, सीओपीटी ने 1 से 3 हुकों तक 1 और लेबर लागत का अनुमान लगाते समय कोचीन पत्तन में प्रबंधन तथा लेबर लागत के बीच हुए करार के अनुसार विंच ड्राईवर्स तथा सिग्नलमैन की तैनाती के संबंध में 4 से 6 हुकों के लिए दो रिलीवर शामिल करने का प्रस्ताव किया है। प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए लेबर श्रेणी के प्रत्येक प्रकार की संख्या सीओपीटी के प्रबंधन तथा लेबर यूनियनों के प्रबंधन के अनुसार बताई गई है। सीओपीटी द्वारा उद्धरित उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि दिशानिर्देश पत्तन को लेबर लागत की गणना के लिए अनुसरित किए जाने वाले पत्तन के लिए विशेष रूप से दिए गए किन्हीं अन्य मानदंडों पर विचार करने की अनुमति दी गई है, सीओपीटी द्वारा सुविचारित लेबर की संख्या, जोकि सीओपीटी के प्रबंधन तथा लेबर यूनियनों के बीच व्यवस्था पर आधारित बताया गया है, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित विचार किया गया है।

- (ii) सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि पत्तन 'मजदूरी + प्रतिशत लेवी' अथवा 'प्रति टन लेवी' और 'पीस दर प्रोत्साहन' के रूप में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए पत्तन लेबर की सेवाएं प्राप्त करने के लिए स्टीवडोरों से कोई प्रभार वसूल नहीं किया था। इन प्रभारों को घाटशुल्क के साथ जोड़ दिया गया था जब डॉक लेबर बोर्ड को 1998 में पत्तन न्यास के साथ एकीकृत किया गया था। पत्तनने अपने मूल प्रस्ताव तथा मार्च प्रस्ताव में कहा है कि चूंकि परिचालन लागत का परिकलन करने के लिए कोचीन पत्तन में लेबर लागत शून्य होगी, जिसका परिचालन तथा प्रशासनिक उपरिचयों का अनुमान लगाने में व्यवधान है, सीओपीटी ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तैनात पत्तन लेबर के लिए मजदूरी + 200 प्रतिशत लेवी की दर से लेबर लागत पर विचार किया है। सीओपीटी ने औसत पीस दर

प्रोत्साहन का अनुमान लगाने के लिए कोकिंग कोयला तथा कबाड़ के सिवाय शुष्क बल्क कार्गो के लिए 0.50 प्रति टन, कोकिंग कोयला तथा कबाड़ के लिए 0.30 प्रति टन और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 0.75 प्रति टन की दर से पीस दर प्रोत्साहन पर भी विचार किया है। कुल लेबर प्रभार केवल परिचालन तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों का परिकलन करने के लिए प्रयुक्त किए गए थे, और परिचालन लागत निर्धारित करने के समय विचार नहीं किया गया था।

जैसाकि पहले बताया गया है, दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, लेबर तैनाती के लिए इकाई दर मानदंडों में निर्धारित लेबर की मात्रा के लिए लेबर की प्रचलित वास्तविक लागत होगी।

दिशानिर्देशों से विपथन के मद्देनजर विशेष प्रश्न किए जाने पर, सीओपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में, इस आधार पर लेबर लागत के परिकलन से 200 प्रतिशत की लेवी के सिवाय संशोधित लेबर लागत स्टीवडोरों से वसूल नहीं की जा रही है। सीओपीटी ने मई 2017 के अंतिम संशोधित प्रस्ताव में लेबर लागत निर्धारित करने के लिए इसके द्वारा शुरू में सुविचारित औसत पीस दर प्रोत्साहन को अलग रखा है। सीओपीटी द्वारा सुविचारित मजदूर, सिग्नलर, टिडल तथा विंच ड्राइवर के मामले में लेबर की इकाई लागत वास्तविक आंकड़ों के अनुसार क्रमशः रु0 1858 प्रति पाली, रु0 2050 प्रति पाली, रु0 2034 प्रति पाली तथा रु0 2039 प्रति पाली है। सीओपीटी द्वारा अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित लेबर का अनुमान दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार है और इसलिए सीओपीटी द्वारा यथा-अनुमानित विचार किया गया है।

(iii) संक्षेप में, उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित लेबर लागत पर विचार किया गया है।

- (घ) प्रत्येक परिचालन उपरिव्ययों तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों को उपस्कर किराया लागत तथा लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है, जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।
- (ङ) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा-विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए सीओपीटी द्वारा विचार किया गया है।
- (च) ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर, अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना **अनुबंध-II** रूप में संलग्न की गई है।

(viii) तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरें:

- (क) जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों अर्थात् उपस्कर किराया लागत, लेबर लागत, परिचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्ययों के अधीन समूहित किया गया है।

(ख) उपस्कर किराया लागत :

- (i) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.4.1 और 4.4.2 पांच विभिन्न प्रहस्तन पद्धतियां सूचीबद्ध करता है जोकि शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अंगीकृत किए गए हैं और चार पद्धतियां ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अंगीकृत की गई हैं। शुष्क बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित पांच प्रहस्तन पद्धतियों में से, सीओपीटी ने दो उत्तराई पद्धतियों पर विचार किया है। शुष्क बल्क कार्गो, कोकिंग कोयला, अलग-अलग कबाड़ तथा नदी रेत को पद्धति 5 अर्थात् घाट पर कार्गो की उत्तराई और ट्रकों पर लदाई तथा भंडारण यार्ड में परिवहन द्वारा प्रहस्तित किए जाने की परिकल्पना की गई है; एमओपी, यूरिया, विलंकर, इलमिनाइट रेत तथा गेहूँ को पद्धति 3 अर्थात् होपों के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उत्तराई और 1 कि.मी. से अधिक दूर भंडारण के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में लेकर जाना के अधीन प्रहस्तित किए जाने की परिकल्पना की गई है। इसके अलावा, कोकिंग कोयला तथा नदी रेत भी पद्धति 3 द्वारा 1 कि.मी. के भीतर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं।

ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, सीओपीटी ने पद्धति 1 अर्थात् परेपितियों के परिसर को सीधी डिलीवरी के लिए ट्रक पर कार्गो उत्तराई और पद्धति 3 अर्थात् ट्रक पर कार्गो उत्तराई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में लेकर जाना और विलोमतः के अधीन सभी कार्गो (सिवाय लकड़ी के लट्टों) के प्रहस्तन का प्रस्ताव किया है। लकड़ी के लट्टों के मामले में, परिकल्पित प्रहस्तन की एकमात्र पद्धति 4 अर्थात् घाट पर कार्गो की उत्तराई और ट्रकों पर लदाई तथा परेपिती के परिसर में जाना है। तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरों का प्रस्ताव करने के लिए सीओपीटी द्वारा यथा-परिकल्पित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए शुष्क बल्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने की पद्धति पर विश्वास किया गया है।

- (ii) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 किराये पर लिये जाने वाले उपस्कर की किराया लागत विनिर्दिष्ट करता है तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित दिशानिर्देशों के अनुबंध-IX में निर्धारित मानदंडों के अनुसार अनुमानित किया गया है।

- (iii) सीओपीटी द्वारा अंगीकृत पद्धति के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंड के सापेक्ष तट प्रहस्तन परिचालन के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	समूह	घटक	दिशानिर्देशों में निर्धारित पांच पद्धतियों से सीओपीटी द्वारा अंगीकृत तट प्रहस्तन परिचालन की पद्धति	उपस्कर प्रोफाइल		विपथन का कारण, यदि कोई हो, जैसाकि सीओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है
				मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	
1	तैयार उर्वरक	पोटाश का म्यूरेट (एमओपी) और यूरिया	पद्धति 3 - होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पल्टन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 2 सं. 15 टन ट्रक - 20 सं.	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 2 सं. 15 टन ट्रक - 20 सं.	कोई विपथन नहीं
2	खाद्यान्न	गेहूँ	पद्धति 3 - होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पल्टन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना	30 घन मोबाइल होपर - सं. 10 टन पे लोडर - 2 सं. 15 टन ट्रक - 20 सं.	30 घन मोबाइल होपर - सं. 10 टन पे लोडर - 2 सं. 15 टन ट्रक - 20 सं.	कोई विपथन नहीं
3	कोयला	कोकिंग कोयला	(i) पद्धति 3 - होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पल्टन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना	30 घन मोबाइल होपर - सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं. 15 टन ट्रक - 15 सं.	30 घन मोबाइल होपर - सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं. 15 टन ट्रक - 15 सं.	कोई विपथन नहीं
			(ii) पद्धति 5 - घाट पर (बिना होपर के) कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड को परिवहन	10 टन पे लोडर - 10 सं. 15 टन ट्रक - 15 सं.	10 टन पे लोडर - 10 सं. 15 टन ट्रक - 15 सं.	कोई विपथन नहीं
4.	कबाड़	अलग-अलग कबाड़	पद्धति 5 - घाट पर (बिना होपर के) कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड को परिवहन	10 टन पे लोडर - 5 सं. एक्सकवेटर - 5 सं. 15 टन ट्रक - 9 सं.	10 टन पे लोडर - 5 सं. एक्सकवेटर - 5 सं. 15 टन ट्रक - 9 सं.	कोई विपथन नहीं
5.	अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	पद्धति 3 - होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पल्टन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 2 सं. 15 टन ट्रक - 20 सं.	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 2 सं. 15 टन ट्रक - 20 सं.	कोई विपथन नहीं
6.	चूनापत्थर और अन्य बल्क	विलंकर	(i) पद्धति 3 - होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पल्टन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं. 15 टन ट्रक - 25 सं.	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं. 15 टन ट्रक - 25 सं.	कोई विपथन नहीं
		नदी रेत	(ii) पद्धति 5 - घाट पर (बिना होपर के) कार्गो की उतराई और ट्रकों पर लदाई तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड को परिवहन	10 टन पे लोडर - 10 सं. 15 टन ट्रक - 15 सं.	10 टन पे लोडर - 10 सं. 15 टन ट्रक - 15 सं.	कोई विपथन नहीं
			(iii) पद्धति 3 - होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पल्टन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं.	30 घन मोबाइल होपर - 4 सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं.	कोई विपथन नहीं

			परिवहन कर ले जाना	सं. 15 टन ट्रक — 15 सं.	सं. 15 टन ट्रक — 15 सं.	
7.	नमक	नमक	पद्धति 3 — होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. से परे पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन कर ले जाना	30 घन मोबाइल होपर — 4 सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं. 15 टन ट्रक — 15 सं.	30 घन मोबाइल होपर — 4 सं. 10 टन पे लोडर - 4 सं. 15 टन ट्रक — 20 सं.	ट्रकों के मामले में निर्धारित मानदंड से विपथन है। कार्गो की कोरोसिव प्रकृति के कारण भंडारण यार्ड में नमक ले जाने के लिए प्रायः उपलब्ध पुराने तथा छोटे ट्रकों पर विचार करते हुए, मानदंडों के अलावा 5 ट्रक परिचालन लागत को परिकलित करने के लिए सुविचारित किए गए हैं।

ख. ब्रेक बल्क कार्गो :

क्र. सं.	समूह	घटक	दिशानिर्देशों में निर्धारित चार पद्धतियों से सीओपीटी द्वारा अंगीकृत प्रहस्तन परिचालन द्वारा अंगीकृत तट प्रहस्तन की पद्धति	उपस्कर प्रोफाइल		डिएक्टिवेशन के लिए कारण जैसाकि सीओपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है
				मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	
1	बैग कार्गो	काजू	(क) पद्धति 3 — ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड को परिवहन	लागू नहीं	20 टन ट्रैक्टर ट्रेलर — 10 सं.	निर्धारित मानदंड से विपथन है। 50 कि.ग्रा. प्रत्येक बैगों के बैग कार्गो, जब इसे लगभग 8 वर्ष पहले कोचीन पत्तन में प्रहस्तित किया जाता था, दो प्रकार से प्रहस्तित किया गया था; पत्तन लेबर द्वारा नेट स्लिंगों में उतराई जलयान से हुक के नीचे खड़े ट्रकों पर, जिन्हें निजी लेबर द्वारा ट्रक पर स्टेक किया जाएगा, परेषिती को सीधे पहुंचाने के लिए; और पत्तन लेबर द्वारा नेट स्लिंगों में उतराई जलयान से हुक के नीचे खड़े ट्रकों पर, जिसे ट्रक में शेड में ले जाया जाएगा और शेड में निजी लेबर द्वारा उतारा तथा स्टेक किया जाएगा। डिलीवरी ट्रकों पर लदाई के बाद निजी
		सीमेंट	(ख) पद्धति 1 — परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रकों पर कार्गो की उतराई	लागू नहीं		

						लेबर द्वारा शेड से की जाएगी। अतः, 'सीधी डिलीवरी' के लिए पद्धति 1 और ट्रक पर कार्गो उतराई तथा पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना के लिए पद्धति 3 पिछली प्रहस्तन पद्धति पर विचार करते हुए बैग कार्गो के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट	(क) पद्धति 1 - परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रकों पर कार्गो की उतराई (ख) पद्धति 3 - ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड को परिवहन	कोई उपस्कर नहीं 15 टन ट्रक - 9 सं.	कोई उपस्कर नहीं 10 टन मोबाइल क्रेन - 2 सं. 40 टन ट्रक ट्रेलर - 9 सं.	कोई विपथन नहीं मानदंडों से विपथन। 2 हुकों के परिचालन के लिए, 2 मोबाइल क्रेन तट पर अपेक्षित हैं, एक प्रति हुक शेड/यार्ड में ट्रकों से जम्बो बैगों (सामान्यतः 1-1.5 टन) उतराई के लिए अपेक्षित है। इसके अलावा, सीओपीटी ने 15 टन ट्रकों के स्थान पर भंडारण यार्ड को परिवहन के लिए 40 टन ट्रक ट्रेलर परिकल्पित किया है।
3	लौह एवं स्टील - कोइलें		(क) पद्धति 1 - परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रकों पर कार्गो की उतराई (ख) पद्धति 3 - ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड को परिवहन	कोई उपस्कर नहीं 30 टन मोबाइल क्रेन - 2 सं. यार्ड में, 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर - 9 सं.	कोई उपस्कर नहीं 30 टन मोबाइल क्रेन - 2 सं. यार्ड में, 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर - 15 सं.	कोई विपथन नहीं टीटी के मामले में विपथन। ट्रक मानक उत्पादकता सुनिश्चित करने के लिए मानदंडों से उच्चतर प्रस्तावित किए गए हैं। कोचीन पत्तन जहां एक समय में एक ट्रक पर लगभग 20 टन का केवल एक स्टील कोइल वहन किया जाता है, में स्टील कोइल के परिचालनों की

					विशिष्ट प्रकृति और परिवहन के लिए बांधने तथा डनेजों की व्यवस्था के लिए लिया गया विचारणीय समय भी ट्रकों की उच्चतर संख्या प्रस्तावित करते समय सुविचारित किया गया था।
4	लौह एवं स्टील – पाइप एवं प्लेटें – दोनों स्टील बार और स्टील प्लेट	पद्धति 1 – परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रकों पर कार्गो की उतराई	कोई उपस्कर नहीं	कोई उपस्कर नहीं	कोई विपथन नहीं
		पद्धति 3 – ट्रकों पर कार्गो की उतराई और पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड को परिवहन	10 टन मोबाइल क्रेन - 2 सं. 2 सं. यार्ड में, 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर - 9 सं.	10 टन मोबाइल क्रेन - 2 सं. यार्ड में, 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर - 9 सं.	कोई विपथन नहीं
5.	लकड़ी के लट्टे	पद्धति 4 – घाट पर उतारा गया और ट्रकों पर लादा तथा पत्तन परिसर के भीतर अथवा विलोमतः भंडारण यार्ड में परिवहन किया गया कार्गो	10 टन लॉग ग्रेबर - 7 सं., 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर - 12 सं.	10 टन लॉग ग्रेबर - 7 सं., 40 टन ट्रैक्टर ट्रेलर - 12 सं.	कोई विपथन नहीं

जैसाकि ऊपर देखा जा सकता है, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर तैनाती मानदंडों की तुलना में तट प्रहस्तन परिचालन करने के लिए कुछ कार्गो मदों हेतु सीओपीटी द्वारा तैनाती के लिए प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल में मामूली विपथन है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को अनुमति देता है कि पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों के मद्देनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर मानदंडों में जरूरी समायोजन को स्वीकार कर सकता है। दिशानिर्देशों में उपर्युक्त प्रावधान के मद्देनजर और मानदंडों से विपथन के लिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के मद्देनजर जैसाकि ऊपर बताया गया है तथा यह भी स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ताओं/स्टीवडोरों में से किसी ने भी सीओपीटी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर पर आपत्ति नहीं उठाई थी, यह प्राधिकरण सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल के आधार पर तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का निर्णय करता है।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6. विनिर्दिष्ट करता है कि संबद्ध पत्तन अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए बाजार से उपस्कर की किराया लागत प्राप्त करेगा।

सीओपीटी ने यह कहते हुए उपस्कर के किराया प्रभारों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है कि उपस्कर किराया प्रभारों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा जा सका क्योंकि स्टीवडोरों द्वारा जारी बिल समेकित हैं, सम्पूर्ण परिचालन को कवर करते हुए। उपस्कर का किराया प्रभार ट्रेड से पूछताछ के माध्यम से पत्तन द्वारा प्राप्त दरों के आधार पर बताया गया है। अतः, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभारों पर विश्वास करता है।

(ग) **लेबर लागत :**

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7. में विनिर्दिष्ट किया गया है कि तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए मानदंड शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की दर है। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, सीओपीटी द्वारा अनुमानित लेबर लागत शुष्क बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया

लागत के 5 प्रतिशत और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया लागत का 10 प्रतिशत है, जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7. में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है।

- (घ) प्रत्येक परिचालन उपरिव्यय तथा प्रशासनिक उपरिव्यय तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5. में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत के 20 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है।
- (ङ) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 में यथा विनिर्दिष्ट, कुल परिचालन लागत पर 20 प्रतिशत की दर से मार्जिन अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित की गई है।
- (च) सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत विवरण, उपर्युक्त चर्चा किए गए विभिन्न पैरामीटरों के आधार पर, शुष्क बल्क कार्गो के लिए **अनुबंध- III (क)** और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए **अनुबंध- III (ख)** रूप में संलग्न किए गए हैं।
- (ix) जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि सीओपीटी जलयान क्रेन का उपयोग करते हुए तट प्रहस्तन के लिए जलयान परिकल्पित करता है और एचएमसी द्वारा प्रहस्तन लागत को शामिल नहीं किया गया है, जोकि मुख्यतः बार्जों तथा छोटे जलयानों द्वारा प्रयोग किया जाता है, पत्तन ने बताया है कि एचएमसी किराया प्रभार, यदि कोई हो, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एचएमसी के लिए दरों के अनुसार स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित अधिकतम प्रशुल्क के अलावा होगा। तदनुसार, सीओपीटी ने दरमानों में एक शर्त प्रस्तावित की है कि स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक तथा प्रशुल्क केवल जलयान क्रेनों का उपयोग करते हुए सुविचारित किए गए हैं। एचएमसी किराया प्रभार प्रचलित दरमान के अनुसार इसकी तैनाती पर अलग से वसूल किए जाएंगे। चूंकि पत्तन ने स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए एचएमसी की तैनाती परिकल्पित नहीं की थी और इसलिए एचएमसी किराये की लागत को प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क में शामिल नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी का प्रस्ताव जो यदि पत्तन की 40 टन एचएमसी तैनात की जाती है, किराया प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/58/2015-सीओपीटी दिनांक 27 फरवरी 2016 द्वारा अनुमोदित मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार वसूल किए जाएंगे, अनुमोदित किया गया है।
- (x) पत्तन ने सभी शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् एमओपी, यूरिया, गेहूं, कोकिंग कोयला, अलग-अलग कबाड, इलमिनाइट रेत, क्लिंकर, नदी रेत तथा बैग कार्गो, जम्बो कार्गो, स्टील कोइलें, स्टील बार, स्टील प्लेटें, लकड़ी के लट्टे, नमक तथा परियोजना कार्गो निर्धारित मानदंडों का सामान्यतः अनुसरण करते हुए विपथित अपफ्रंट प्रशुल्क के आधार पर जिसके साथ विस्तृत लागत गणना से समर्थित किया गया है जैसाकि पहले बताया गया है, के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। तथापि, ब्रेक बल्क कार्गो अर्थात् मशीनरी सहित परियोजना कार्गो के संबंध में, सीओपीटी ने बताया है कि पत्तन मशीनरी सहित परियोजना कार्गो की बहुत कम मात्राओं का प्रहस्तन करता है, जोकि बहुत ही भिन्न आयाम है और कुछ टनों से कुछ सौ टनों के बीच भार, तथा प्रहस्तन गियर भी कार्गो की विशिष्ट अपेक्षाओं के अनुसार बहुत ही भिन्न है। पत्तन ने इमैथिकली कहा है कि इस कार्गो के लिए लागत का विस्तृत ब्रेकअप देना साध्य नहीं है। सीओपीटी ने रु. 50,000/- प्रति पाली का अधिकतम प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जोकि पत्तन उपयोक्ताओं तथा प्रहस्तन एजेंटों के साथ हुई चर्चा के आधार पर और रु. 50,000 प्रति पाली की लगभग लागत प्राप्त करने के बाद बताया गया है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश यह उद्धरित करते हुए परियोजना कार्गो तथा मशीनरी के लिए उपस्कर तैनाती मानदंडों, उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं कि कार्गो होमोजिनियस की प्रकृति के नहीं हैं और वे विभिन्न आकारों, आकृतियों तथा भार में आते हैं। इसलिए, दिशानिर्देशों में उत्पादकता मानदंड, उपस्कर मानदंड निर्धारित नहीं किए गए हैं। दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि अपफ्रंट प्रशुल्क पत्तन अथवा किसी पत्तन प्रहस्तन जैसे कार्गो द्वारा अर्जित उत्तम उत्पादकता के आधार पर प्रति पाली आधार पर निर्धारित किया जाना है। चूंकि पत्तन ने स्पष्ट रूप से कहा है कि इस कार्गो के लिए विस्तृत लागत की गणना नहीं की गई है, और यह स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित दर पत्तन उपयोक्ताओं के साथ चर्चा पर आधारित है, सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित परियोजना कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए विस्तृत लागत के अभाव में अनुमोदित किया गया है। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने स्वयं के पत्तन में अर्जित उत्तम उत्पादकता तथा इसके अपने पत्तन पर परियोजना कार्गो के प्रहस्तन के प्रहस्तन के वास्तविक परिचालन के आधार पर अन्य पैरामीटर अथवा विकल्पतः अन्य महापत्तन प्रहस्तन समान कार्गो के आधार पर अगली समीक्षा के समय सही लागत गणना लेकर आए।
- (xi) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर और सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विचार करते हुए, शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन उपभार अनुमोदित किए गए हैं, जैसाकि पत्तन द्वारा अपने समीक्षा प्रस्ताव में प्रस्ताव किया गया है।
- (xii) सीओपीटी ने 100 प्रतिशत वृद्धि के लिए जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया था जोकि निम्नवत् है:

(क) **अधिकतम प्रशुल्क के 100 प्रतिशत सूचकांकन हेतु शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानक।**

क्र.सं.	कार्गो	जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (मी.ट.)
1.	पोटाश का म्यूरेट	9000
2.	यूरिया	7500
3.	गेहूं	6000
4.	कोकिंग कोयला	12000

5.	अलग-अलग कबाड़	5400
6.	इलमिनाइट रेत	9720
7.	क्लंकर	9720
8.	नदी रेत	9720
9.	नमक	12000

(ख). ब्रेक बल्क के लिए कार्यनिष्पादन मानक:

क्र.सं.	कार्गो	जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (मी.ट.)
1	बैग कार्गो	600
2	जम्बो बैग	2400
3	स्टील कोइल	3000
4	स्टील प्लेटें तथा पाइप	2100
5	स्टील बार	2475
6	लकड़ी के लट्टे - मजबूत	2100

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार, परिचालक शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16-06-2016 द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय प्रशुल्क में 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। इस संबंध में मांगी गई पुष्टि पर, सीओपीटी ने बताया था कि प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक जून, 2016 में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुसार हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की पैरा 4.1.3.(iv) में बर्थिंग नीति में दिए गए से तुलना की गई है जोकि निम्नवत् है:-

बर्थिंग नीति के अनुसार			सीओपीटी का प्रस्ताव	सीओपीटी द्वारा प्रेषित विपथन के कारण
कार्गो	बर्थ दिवस आउटपुट टनों में/दिन 1 जलयान क्रेन के लिए	इसलिए, बर्थिंग नीति में निर्धारित 4 जलयान क्रेनों के लिए बर्थ दिवस आउटपुट टनों में/दिन है -	बर्थ दिवस आउटपुट टनों/दिन	
पोटाश का म्यूरेट	3000	12000	9000	जलयान क्रेनों की संख्या में संशोधन किया गया है। बर्थिंग नीति में निर्धारित जलयान क्रेन की 4 सं. के स्थान पर स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 हुकों के मानदंडों के अनुसार 3 जलयान क्रेनों पर विचार किया गया है।
उर्वरक (यूरिया)	2500	10000	7500	
खाद्यान्न (गेहूँ)	2000	8000	6000	
नमक	3000	12000	12000	कोई विपथन नहीं
कोयला (कोकिंग कोयला)	3000	12000	12000	कोई विपथन नहीं

नमक तथा कोकिंग कोयले के संबंध में, उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया है, कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक बर्थिंग नीति में कार्यनिष्पादन मानक के अनुसार हैं और इसलिए निर्धारित किए गए हैं।

यूरिया, पोटाश के म्यूरेट तथा गेहूँ के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि उसने जलयान क्रेनों की संख्या में एक संशोधन के सिवाय बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित बर्थ दिवस आउटपुट अंगीकृत किया है। बर्थिंग नीति में निर्धारित 4 जलयान क्रेनों के विपरीत, पत्तन ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित हुकों की संख्या के आधार पर 3 जलयान क्रेनों पर विचार किया है।

चूंकि पत्तन अपने पत्तन में किए जाने वाले परिचालनों के लिए उत्तम निर्णायक है और यह स्वीकार करते हुए कि बर्थिंग नीति का खंड 7.1 पत्तन को कार्यनिष्पादन मानकों की गणना करने के लिए अपने मौजूदा अवसंरचना के आधार पर नीति में विस्तार से दिए गए दृष्टिकोण का उपयोग कर सकता है, पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, इन तीन कार्गो के मामले में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों में विपथन को स्वीकार किया गया है। कार्यनिष्पादन मानदंडों के रोलिंग आउट संबंधी नीति का खंड 7.2 लक्षित स्तरों पर पहुंचने के लिए प्रथम वर्ष के दौरान चरणबद्ध तरीके से कार्यनिष्पादन मानदंडों को रोल आउट करने के लिए प्रोत्साहित करता है। पत्तनों से अपेक्षा की जाती है कि लक्षित मानदंडों को अर्जित किए जाने तक प्रथम वर्ष में प्रत्येक तिमाही में कार्यनिष्पादन मानदंडों की समीक्षा करें। पत्तन ने बर्थिंग नीति के अनुसार कार्यनिष्पादन मानदंडों की समीक्षा करने के लिए उपयुक्त टिप्पणी प्रस्तावित की थी जिसे अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा उल्लिखित अनुमोदित किया गया है।

बर्थिंग नीति पत्तन द्वारा प्रस्तावित अन्य शुष्क बल्क कार्गो जैसे अलग-अलग कबाड़, इलमिनाइट रेत, क्लंकर तथा नदी रेत के लिए विशिष्ट कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित नहीं करती है। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों के अनुसार बताए गए हैं, विश्वास किए गए हैं और अनुमोदित किए गए हैं। यदि किसी मामले में, बर्थिंग नीति के अनुसार

कार्यनिष्पादन मानकों की समीक्षा करने के लिए पत्तन की अपेक्षा करना वाला एक नोट निर्धारित किया जाता है। ऐसा करते समय, पत्तन को बर्थिंग नीति में निर्धारित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए इन कार्यों के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की समीक्षा करनी चाहिए।

ब्रेक बल्क कार्यों के लिए, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि तत्संबंधी पत्तनों द्वारा निर्धारित किए जाने वाले कार्यनिष्पादन मानक लागू किए जाएंगे। ऐसी स्थिति में, ब्रेक बल्क कार्यों के लिए कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किए गए हैं। पत्तन ने परियोजना कार्यों जिसके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क की मांग की गई है, के लिए कोई कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित नहीं किए थे। ऐसी स्थिति में, यहां बताया गया है कि पत्तन द्वारा सुविचारित की जाने वाली उत्पादकता ऐसे कार्यों के प्रहस्तन में पत्तन द्वारा अर्जित उत्तम उत्पादकता पर आधारित हो सकती है ताकि इस कार्यों के मामले में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर लाइसेंसशुदा एजेंट को प्रशुल्क में 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन उपलब्ध हो। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन अगली समीक्षा के समय इस कार्यों के लिए विशिष्ट कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे।

यूएसएससी द्वारा कही गई बात के संबंध में अनुरोध करते हुए कि उत्पादकता मानदंड विभिन्न कारण उद्धरित करते हुए “प्रति दिवस आधार” की बाजय “प्रति हुक प्रति पाली आधार” निर्धारित किए जाने चाहिए, सीओपीटी ने बताया है कि उत्पादकता मानदंड जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में विनिर्दिष्ट किए गए हैं क्योंकि यह एक अर्थपूर्ण औसत है जिसमें सामान्य जलयान परिचालनों को लिया जाता है। इस संबंध में, यह कहना ज्यादा प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, शुष्क बल्क कार्यों के लिए कार्यनिष्पादन मानक बर्थिंग नीति के अनुसार निर्धारित करने होंगे। बर्थिंग नीति बर्थ दिवस आउटपुट पर कार्यनिष्पादन निर्धारित करती है। इसलिए सीओपीटी का प्रस्ताव दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार पाया गया है।

- (xiii) (क) तदर्थ प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के लिए संयुक्त रूप से निबंधन एवं शर्तें अनुमोदित की थीं। सीओपीटी ने “दिवस” शब्द को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया था क्योंकि 24 घंटे की अवधि दिन के प्रातः 7 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 7 बजे समाप्त होती है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित “दिवस” की परिभाषा सीओपीटी के दरमानों में निर्धारित परिभाषा के अनुसार है। इसलिए, प्रस्तावित परिभाषा निर्धारित की गई है।
- (ख) सीओपीटी ने “पाली” शब्द को परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है क्योंकि 8 घंटों की अवधि में एक दिन में 3 पालियां होती हैं जिसे सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है।
- (ग) सीओपीटी ने “पत्तन सीमा” शब्द को भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 4(2) के अनुसार केंद्रीय सरकार द्वारा अधिसूचित कोचीन की सीमाओं के रूप में परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। इस शब्द की परिभाषा के संबंध में, यह देखा गया है कि “पत्तन सीमा” शब्द का सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित सम्पूर्ण अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में उल्लेख नहीं किया गया है और इसलिए निर्धारित करना जरूरी नहीं पाया गया था। किसी मामले में, यह शब्दावली प्रासंगिक अधिनियम के प्रावधानों द्वारा शासित की जाएगी और इसलिए इस शब्दावली की परिभाषा शामिल नहीं किए जाने का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (घ) सीओपीटी में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के लिए तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अन्य प्रासंगिक शब्दावलियों की परिभाषाएं अंतिम दरें अनुमोदित करते समय अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई हैं।
- (xiv) सीओपीटी ने सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन कुछ टिप्पणियों का प्रस्ताव किया था, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:
- (क) सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (1) तदर्थ अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में टिप्पणी सं. (vi) एवं (vii) में सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन पहले ही निर्धारित की गई है। इसे ही अंतिम दरमान में निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ख) सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (2) “स्टीवडोरिंग” शब्द की परिभाषाओं के अधीन पहले से शामिल की गई है और इसलिए दोहराया नहीं गया है।
- (ग) सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (3) तट प्रहस्तन परिचालनों में शामिल प्रभारों को परिभाषित करती है। उक्त टिप्पणी में बताया गया है कि तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रभारों में हुक प्वाइंट को/से कार्यों व्यवस्थित और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड और विलोमतः अंतर मोडल परिवहन शामिल है और वैगनों/ट्रकों से/को कार्यों की प्राप्ति तथा डिलीवरी करना तथा पत्तन परिसर से परेषिती के परिसर तक परिवहन प्रभारों को शामिल नहीं किया गया है। नोट में कहा गया है कि ट्रक से/को कार्यों की प्राप्ति तथा डिलीवरी करना शामिल नहीं किया गया है, यह एमओएस द्वारा जारी महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 में निर्धारित “तट प्रहस्तन” शब्दावली की परिभाषा के अनुसार नहीं पाया गया है। यह दूसरी बात है कि परिभाषा में पत्तन परिसर से परेषिती परिसर तक परिवहन को शामिल नहीं किया गया है, जोकि तथ्यात्मक रूप से सही है। तथापि, दिशानिर्देशों के अनुबंध-IX और X में निर्धारित उपस्कर मानदंडों दिशानिर्देशों में निर्धारित तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए नीति और पद्धतियों 3, 4 और 5 में दी गई तट प्रहस्तन की परिभाषा को ध्यानपूर्वक पढ़ने से यह दिखाई देगा कि स्टेक यार्ड में कार्यों की प्राप्ति और स्टेक यार्ड में कार्यों की डिलीवरी अर्थात् ट्रक से उतराई अथवा स्टेक यार्ड में ट्रक पर लदाई के लिए मानक उपस्कर प्रोफाइल के साथ लाइसेंसशुदा परिचालक द्वारा किया जाना अपेक्षित होता है। इसलिए, तट प्रहस्तन परिचालनों से स्टेकयार्ड में कार्यों की प्राप्ति और डिलीवरी को अलग रखने के लिए सीओपीटी के अनुरोध से सहमत नहीं है। अतः “तट प्रहस्तन” शब्दावली नीति के अनुसार निर्धारित

की गई है जैसाकि परिभाषाओं के अधीन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए सीओपीटी के लिए तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय निर्धारित किया गया है।

- (घ) पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (4) में कहा गया है कि कार्यनिष्पादन मानकों की बर्थिंग नीति दिशानिर्देशों अथवा समय-समय पर यथा लागू पोत परिवहन मंत्रालय/सक्षम प्राधिकारी के किन्हीं अन्य दिशानिर्देशों के अनुसार समीक्षा की जाएगी। प्रस्तावित टिप्पणी बर्थिंग नीति के 7.2 के अनुसार है और इसलिए बर्थिंग नीति के खंड 7.2 में यथा निर्धारित की सीमा तक घटक के लिए लक्ष्य मानदंडों पर पहुंचने तक प्रथम वर्ष के दौरान प्रत्येक तिमाही समीक्षा विनिर्दिष्ट करने के लिए मामूली संशोधन के अधीन पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित नहीं किया जाता है।
- (ङ) पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी (5) में कहा गया है कि कार्यनिष्पादन मानक और स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क जलयान क्रेनों का उपयोग किए जाने पर ही विचार किए जाते हैं। एचएमसी का उपयोग जब किया जाएगा तो प्रचलित दरमान के अनुसार पृथक किराया प्रभार प्रोद्भूत होंगे। प्रस्तावित टिप्पणी में थोड़ा फेरबदल किया गया है और सामान्य निबंधन एवं शर्तों से प्रशुल्क अनुसूची के अधीन टिप्पणियों में स्थानांतरित किया गया है।
- (च) सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी सं. (6) सीओपीटी में तट प्रहस्तन परिचालनों की विभिन्न पद्धतियाँ निर्धारित करती है जिसे सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित बनाए रखा गया है।
- (छ) (7) और (8) पर सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियाँ इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क में टिप्पणियाँ (viii) और (ix) में पहले से निर्धारित है जोकि तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अंतिम अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित रहेगी।
- (ज) आदेश दिनांक 8 फरवरी 2017 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ अप्रकट प्रशुल्क में निर्धारित अन्य सामान्य निबंधन एवं शर्तों अंतिम अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित रहेगी, जैसाकि वे प्रासंगिक पाए गए हैं।
- (xv) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार, प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को 1 जनवरी तथा प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसम्बर के बीच भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा और समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा। इसके अलावा, दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के साथ पठित स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के अनुसार, दरमान में डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से वार्षिक सूचकांकन परिचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि सीओपीटी पुष्टि करता है कि पत्तन ने पिछले 12 महीनों में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा। सीओपीटी ने अपने दरमान में उपर्युक्त लागू करने के लिए एक टिप्पणी प्रस्तावित की है। तथापि, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित सूचकांकन के लिए आधार वर्ष जनवरी 2016 है जिसे सही करके जनवरी 2017 किया गया है क्योंकि अनुमान प्रचलित दरों के हैं जोकि वर्ष 2017 से संबंधित हैं। उपर्युक्त संशोधन के सिवाय, सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xvi) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में कहा गया है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीति निदेश जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि का अनुपालन करेंगे। (तत्कालीन) पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीति निदेशों में से एक तटीय पोत तथा तटीय कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त नीति निदेश के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 7 जनवरी 2005 के पैरा 3 (iii) और 5(2.2) के अनुसार, सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् जलयान-तट स्थानांतरण और घाटशुल्क सहित घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए विदेशी हेतु दर के 60 प्रतिशत की दर से कार्गो प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए जाने की जरूरत है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीति निदेश उनके प्रशुल्क निर्धारित करते समय 2005, 2008, और 2013 दिशानिर्देशों के अधीन शासित सभी महापत्तन न्यासों तथा निजी टर्मिनल परिचालकों पर एकसमान रूप से लागू किया जाता है।

इस संबंध में, सीओपीटी ने राय व्यक्त की है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क में तटीय रियायत सलाह योग्य नहीं है मुख्य रूप से क्योंकि बहुत सी फर्म महापत्तनों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन करते हैं, कुछ फर्म केवल विदेशी अथवा तटीय कार्गो का प्रहस्तन करती हैं के साथ विदेशी तथा तटीय कार्गो के भिन्न-भिन्न मिश्रण के साथ मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के मामले को छोड़कर। जब विभिन्न विदेशी तथा तटीय कार्गो के मिश्रण के साथ एमबीपीटी के सिवाय महापत्तनों में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों में बहुत-सी फर्म लिप्त होती हैं, तटीय रियायत के निर्धारण से विदेशी कार्गो के लिए प्रशुल्क में अनावश्यक वृद्धि होगी, जिससे अदावाकृत परिणाम हो सकते हैं।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव पर कार्यवाही करते हुए इस आधार पर तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किए जाने के लिए इसी तरह का अनुरोध किया था कि स्टीवडोरों द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत इसके मूल के होने के बावजूद समान रहेगी और कि स्टीवडोर केवल तटीय कार्गो का प्रहस्तन कर रहे हैं जो इस स्थिति में नहीं हो सकते कि उन स्टीवडोर के मुकाबले अपनी लागतों को वसूल करने की स्थिति में हो जो विदेशी पोत से यही कार्गो प्रहस्तित करते हैं। अन्य पत्तनों जैसे विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) और कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) ने भी ऐसी ही बातें कही हैं।

उपयुक्त स्थिति के मद्देनजर, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से जनवरी 2017 में अनुरोध किया गया है कि इस बात की जांच की जाए कि क्या पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर के निर्धारण के लिए नीति निदेश को स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय लागू किए जाने की जरूरत है। एमओएस के प्रतिवाद की प्रतीक्षा है।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से यार्ड तक स्थानांतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभारों पर तटीय रियायत की स्वीकृति प्रदान करती है और क्योंकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अधीन शामिल गतिविधियों में ये गतिविधियां भी शामिल हैं, यह प्राधिकरण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने के लिए बाध्य है। तदनुसार, एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निदेश के अनुसार टिप्पणियां सभी अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारण के अनुसार अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई हैं। यदि एमओएस को भेजे गए मामले पर एमओएस से प्राप्त होने वाला प्रतिवाद ऊपर लिए गए निर्णय से भिन्न होता है तो उस समय उपयुक्त संशोधन किया जाएगा।

(xvii) (क) यूनाइटेड स्टीवडोरर्स एसोसिएशन ऑफ कोचीन प्रा0 लिमिटेड (यूएसएससी) ने बताया है कि उत्पादकता स्तर बहुत उच्चतर स्तर पर माने गए हैं और चूंकि यूएसएससी जलयान क्रेनों पर निर्भर करता है, इसने परिकलन में सुविचारित प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों को कम करने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यह कहना है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड जलयान क्रेनों अथवा तट क्रेनों अथवा एचएमसी अथवा उपस्कर के संयोजन के होने के बावजूद सर्वोत्तम उपस्कर प्रहस्तन पर विचार करते हुए मानक आधार पर हैं। जैसाकि पहले बताया गया है और सीओपीटी द्वारा उल्लिखित किया गया है, पत्तन ने दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों से उत्पादकता स्तरों को संशोधित किया है जिसपर पहले चर्चा की गई है।

(ख) यूएसएससी ने बताया है कि शुष्क और ब्रेक बल्क पोत यातायात विभिन्न कारकों की वजह से पिछले कुछ वर्षों में कोचीन पत्तन में बहुत कम है। वर्ष 2015-16 में सीओपीटी के माध्यम से केवल 1 बल्क पोत और 41 ब्रेक बल्क पोत प्रहस्तित किए गए थे। यह दर्शाता है कि वर्ष के एक तिहाई से ज्यादा बर्थ बिना पोतों के खाली रहे थे। ऐसी स्थिति में, अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण एवं कार्यनिष्पादन मानकों को अधिसूचित करने से इस पत्तन के माध्यम से शुष्क तथा ब्रेक बल्क कार्गो का यातायात और कम होता जाएगा और इसलिए, इस प्रस्ताव को लागू करना बहुत जल्दबाजी होगा। इस संबंध में, यह कहना है कि सीओपीटी तथा यह प्राधिकरण स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों द्वारा शासित होते हैं जोकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण की अपेक्षा करते हैं। इसके अलावा, जैसाकि सीओपीटी द्वारा कहा गया है, अप्रकट प्रशुल्क से पत्तन प्रभारों में पारदर्शिता आएगी, जिससे स्टीवडोरों में प्रतिस्पर्धा आएगी, कार्गो पत्तन की ओर अधिक आकर्षित हो सकता है।

(ग) यूएसएससी ने यह भी कहा है कि प्रस्ताव में परिचालक द्वारा कोचीन पत्तन को देय राजस्व हिस्सेदारी/लाइसेंस शुल्क/रॉयल्टी के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। इस प्रकार यूएसएससी ने कहा है कि प्रस्ताव के लागू होने के बाद परिचालक द्वारा पत्तन को देय राजस्व हिस्सेदारी/लाइसेंस शुल्क/रॉयल्टी अधिसूचित करना इम्पैरेक्टिव है। यदि, प्रभार स्पष्ट रूप से उल्लिखित नहीं किए जाते हैं तो परिचालक के लिए ग्राहक से वसूली करना कठिन हो जाएगा क्योंकि यह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दर से अतिरिक्त राशि होगी। यूएसएससी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि अंतिम अधिसूचना में पत्तन को राजस्व हिस्सेदारी/लाइसेंस शुल्क/रॉयल्टी स्पष्ट रूप से अधिसूचित की जाए।

स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 3.5.5 और 4.5.5 स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करता है कि राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत रूप में सुविचारित की गई है। इसके अलावा, खंड 3.5.5. (क) विनिर्दिष्ट करता है कि संबद्ध पत्तन न्यास दिशानिर्देशों में निर्धारित पहलुओं पर विचार करते हुए प्रति मीट्रिक टन रॉयल्टी निर्धारित करेगा। इस प्रकार, राजस्व हिस्सेदारी अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकरण को यूएसएससी द्वारा कही गई बात इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार से बाहर है और दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।

लाइसेंस शुल्क के बारे में यूएसएससी द्वारा कही गई बात के संबंध में, तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.4. और 4.5.4 का संदर्भ लिया गया है जिसमें कहा गया है कि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु किसी लाइसेंस शुल्क पर विचार नहीं किया जाता है क्योंकि भूमि तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए आबंटित नहीं की गई है। पत्तन दिशानिर्देशों के अनुसार प्रचलित दरमान के अनुसार पत्तन परिसर में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार, प्रहस्तित कार्गो पर लागू घाटशुल्क वसूल करता रहेगा। यह स्थिति इस संबंध में दिशानिर्देशों में बहुत स्पष्ट है।

(घ) यूएसएससी द्वारा कही गई दूसरी बात है कि परिचालक जो पिछले वर्ष में 100 प्रतिशत कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करता है वह 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई के लिए हकदार होगा जबकि गैर-निष्पादनकर्ता केवल 60 प्रतिशत सूचकांकन के लिए हकदार होंगे। इस प्रकार, इसी घटक के लिए विभिन्न परिचालकों के पास पत्तन में भिन्न-भिन्न प्रशुल्क प्रणाली होगी जिससे ग्राहकों में भ्रम पैदा होगा और लागू करना पूरी तरह मुश्किल होगा। इसलिए, यूएसएससी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि कार्यनिष्पादन पर ध्यान दिए बिना प्रशुल्क में सामान्य संशोधन किया जाए। यूएसएससी द्वारा कही गई बात स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार नहीं है जो विनिर्दिष्ट करता है कि परिचालक जो कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करता है, दरों में 60 प्रतिशत सूचकांकन के स्थान पर 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। किसी भी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली दरें दिशानिर्देशों के खंड के अनुसार हैं। इस प्रकार, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देश लाइसेंसशुदा एजेंट को यह अधिकार देते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों की अपेक्षा कम दरों की वसूली कर सकता है। प्रतिस्पर्धा से दरें स्थिर हो सकती हैं।

- (xviii) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.11 में कहा गया है कि स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन परिचालनों के शुरू होने से पहले, परिचालक दरमानों की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा जिसमें स्टीवडोरिंग और अथवा तट प्रहस्तन प्रभारों की अधिकतम दरें शामिल होंगी जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है। स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार, एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न घटकों के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं निर्धारित हो जाएं, यह सम्पूर्ण पत्तन पर एकसमान रूप से लागू होंगी जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा किये जाते हैं और तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में, सभी पत्तन न्यासों के साथ परामर्श से यह प्राधिकरण निर्णय कर चुका है कि प्रशुल्क का विनियमन वैयक्तिक सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना सम्पूर्ण पत्तन के लिए किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया है कि अधिकतम प्रशुल्क पत्तन विशेष के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबद्ध पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अनुसार प्राधिकृत किए जाने की शर्त बनाते हुए प्राधिकृत सेवा प्रदाता को उनका आवेदन सुनिश्चित करेगा। इस प्राधिकरण का उक्त निर्णय सभी महापत्तन न्यासों और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को पत्र सं. टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी दिनांक 6 मई 2002 द्वारा संप्रेषित किया गया था।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के मद्देनजर, पत्तन को यह सलाह दी गई है कि 3 वर्षों की अवधि के लिए प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरें लागू करें। इस प्रकार, पत्तन से अनुरोध है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के कार्यान्वयन के लिए जरूरी कार्रवाई करें।

- (xix) इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/81/2016-सीओपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा तदर्थ आधार पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरें भावी प्रभाव से लागू होंगी। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद भावी प्रभाव से लागू होंगी। जैसाकि अंतरिम आदेश दिनांक 08 फरवरी 2017 में कहा गया है, तदर्थ आधार पर अंगीकृत अंतरिम दरें वैसे ही स्वीकार की जाएंगी। अंतरिम आदेश दिनांक 8 फरवरी 2017 में इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अंतिम दरों और तदर्थ दरों के बीच भिन्नता की स्थिति में वापिसी/वसूली, यदि कोई हो, का कोई प्रश्न नहीं होगा।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा सामग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीओपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची अनुमोदित करता है जिसे अनुबंध-IV और V रूप में संलग्न किया गया है।

14.2. अनुमोदित अधिकतम दरें 3 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करते समय प्राधिकृत किए जाने की शर्त के रूप में इसे बनाते हुए प्राधिकृत वैयक्तिक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालक पर लागू की जाएंगी। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि कार्यनिष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के कार्यान्वयन हेतु जरूरी कार्रवाई करें।

14.3. जैसाकि स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में विनिर्दिष्ट किया गया है, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित अप्रकट प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और तत्पश्चात परिचालक के मामले में करार में अधिसूचित किया जाएगा।

14.4. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अप्रकट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाएगा। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में अनुबंध-V के अनुसार निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।

14.5. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद एक माह के भीतर सभी परिचालक महापत्तन न्यास तथा टीएएमपी को कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट भेजेगा। कोई अन्य सूचना जिसकी टीएएमपी द्वारा अपेक्षा की जाएगी, वह भी समय-समय पर भेजी जाएगी।

14.6. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, टीएएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएएमपी किन्हीं वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील खास आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और इसके प्रकाशन से उसके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

14.7. (क). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में यथा विनिर्दिष्ट, विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने वाले न्यूनतम होंगे। कार्यनिष्पादन मानदंडों को परिचालक के मामले में करार में भी शामिल किया जाएगा।

(ख) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन सीओपीटी तथा टीएमपी दोनों द्वारा तिमाही आधार पर मॉनीटर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी रहने की स्थिति में, परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए करार में दी गई शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

14.8. स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को लाइसेंसशुदा एजेंट द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में किसी उपयोक्ता द्वारा शिकायत किए जाने की स्थिति में, वह अधिमानतः टीएमपी को अभ्यावेदन देगा, उसके बाद, टीएमपी अभ्यावेदन की जांच करेगा और सीओपीटी को अपने निष्कर्ष देगा। सीओपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन—III/4/असाधारण/212/17]

अनुबंध - I (क)

ऊपर प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों तथा निर्धारित मानदंडों से विपथन के कारणों पर पहुंचने के लिए सीओपीटी द्वारा लेखा में लिए गए पैरामीटरों के सापेक्ष स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति

I. शुष्क बल्क कार्गो

क्र. सं.	विवरण	तैयार उर्वरक		तैयार उर्वरक		खाद्यान्न		कोयला		कबाड़		अयस्क और खनिज		चूनापत्थर और अन्य खनिज		चूनापत्थर और अन्य खनिज		नमक	
		पोटाश का म्यूरेट		यूरिया		गेहूँ		कोकिंग कोयला		अलग-अलग		इलमिनाइट		विलंकर		नदी रेत		मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित
		मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित		
	आयात																		
1	हुकों की सं. प्रति पाली	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4
2	टन प्रति हुक प्रति पाली (टनों में)	900	800	900	650	660	660	900	800	700	600	870	870	1080	950	1080	950	1000	800
3	पालियों की सं.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	उत्पादकता प्रतिदिन (1 x 2 x 3)	8100	7200	8100	5850	5940	5940	10800	9600	6300	5400	7830	7830	9720	8550	9720	8550	12000	9600
5	उत्पादकता (टनों में प्रति पूर्णांकित)	2700	2400	2700	1950	1980	1980	3600	3200	2100	1800	2610	2610	3240	2850	3240	2850	4000	3200
6	पत्तन द्वारा पिछले 3 वर्षों में अर्जित औसत उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली (टनों में/पालियां/हुक) (सीओपीटी द्वारा वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पत्र दिनांक 21-11-2016 द्वारा प्रेषित अर्जित उत्पादकता के आधार पर)	534		रून्य		405		875		385		616		512		923		790	
7	सीओपीटी द्वारा यथा स्पष्ट विपथन के कारण	कुछ कार्गो को प्रहस्तित करने में अवरोधों पर विचार करते हुए संशोधित उत्पादकता मानदंड। संशोधित उत्पादकता सीओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित पिछले 3 वर्षों में वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत अधिक है। [प्रस्तावित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों की औसत उत्पादकता से 49.8 प्रतिशत अधिक है]		यूरिया का विशिष्ट गुरुत्वाकर्षण (लगभग 1.3) एमओपी (लगभग 1.9) से कम है, जिससे उत्पादकता में कमी आई है। यह देखना भी प्रासंगिक है कि पिछले तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 में कोचीन पत्तन में यूरिया का प्रहस्तन नहीं हुआ है।		विपथन नहीं		(क). कोचीन पत्तन कोयले, जो कोकिंग कोयला भी है, की बहुत कम मात्राओं का प्रहस्तन करता है, जोकि ताप कोयले की अपेक्षा कम उत्पादक है। (ख). उत्पादकता परिकलित करने के लिए सुविचारित पिछले 3 वर्षों में मात्राएं 2013-14 में शून्य, 2014-15 में 97,817 मी.ट. और 2015-16 में 88,250 मी.ट. है। (ग). हालांकि 3 वर्षों में औसत उत्पादकता 875 मी.ट. प्रति हुक पाली होता		कार्गो के अवरोधित प्रहस्तन पर विचवार करते हुए उत्पादकता मानदंडों को संशोधित किया गया है। सीओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित पिछले 3 वर्षों में वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत अधिक है। खप्रस्तावित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों में पत्तन द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता से 3 प्रतिशत अधिक है। उत्कम पोत यातायात का		विपथन नहीं		कार्गो के अवरोधित प्रहस्तन पर विचवार करते हुए उत्पादकता मानदंडों को संशोधित किया गया है। सीओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित पिछले 3 वर्षों में वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत अधिक है। खप्रस्तावित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों में पत्तन द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता से 3 प्रतिशत अधिक है। उत्कम पोत यातायात का		पिछले 3 वर्षों में नमक की औसत उत्पादकता 789 मी.ट. है जोकि 800 मी.ट. /पाली/हुक म की दर से प्रस्तावित उत्पादकता स्तर से कम है।			

		[कम पोत यातायात का अवरोध]			है, जब कोयला प्रहस्तिर किया जाता था तब दो वर्षों के बीच 771 और 979 की दर से उत्पादकता में विशिष्ट विभिन्नता के कारण 800 मी.ट. का मानदंड अंगीकृत किया गया था।	लगभग 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत है। ख्यस्तावित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों में पत्तन द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता से 55 प्रतिशत अधिक है।, खक्रम पोत यातायात का अवरोध,		अवरोध,	
--	--	---------------------------	--	--	--	--	--	--------	--

अनुबंध - I (ख)

ऊपर प्रस्तावित उत्पादकता स्तरों तथा निर्धारित मानदंडों से विपथन के कारणों पर पहुंचने के लिए सीओपीटी द्वारा लेखा में लिए गए पैरामीटरों के सापेक्ष स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति

II. ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	विवरण	बैग कार्गो		जम्बो बैग		लौह एवं स्टील – कोइलें		लौह एवं स्टील, पाइपें, प्लेटें		लौह एवं स्टील पाइपें, प्लेटें		लकड़ी के लट्टे	
		काजू और सीमेंट		सोडा एश, सीमेंट		स्टील कोइलें		स्टील बार		स्टील प्लेटें			
		मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित	मानदंड	सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित
1	हुकों की औसत सं. प्रति पाली	2 ^५	2	2 ^५	2	2 ^५	2	2 ^५	2 ^५	2 ^५	2 ^५	2 ^५	2
2	टन प्रति हुक प्रति पाली (टनों में)	300	100	560	400	1360	500	280	330	280	280	480	350
3	पालियों की सं.	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	उत्पादकता प्रतिदिन ;1 ग 2 ग 3 द्द	2250	600	4200	2400	10200	3000	2100	2475	2100	2100	3600	2100
5	उत्पादकता प्रति पाली (पूर्णकित)	750	200	1400	800	3400	1000	700	825	700	700	1200	700
6	पिछले 3 वर्षों में पत्तन द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता प्रति हुक प्रति पाली (टनों में/पालियां/हुक) (वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सीओपीटी द्वारा पत्र दिनांक 21-11-2016 द्वारा प्रेषित प्राप्त की गई उत्पादकता पर आधारित)	नून्य		नून्य		224		नून्य		330		340	
7	सीओपीटी द्वारा यथा स्पष्ट विपथन के कारण	कोचीन पत्तन ने पिछले पांच वर्षों में बैग कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। तथापि, बैग कार्गो के लिए अधिकतम प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है यदि भविष्य में ऐसा कार्गो प्रहस्तिर किया जाता है। इस कार्गो में अर्जित उत्पादकता जब यह 8 वर्ष पहले आखिरी बार प्रहस्तिर किया गया था केवल 80-100 मी.ट. प्रति हुक प्रति पाली था, और उत्पादकता मानदंड तदनुसार निर्धारित किए गए हैं। जब बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन लेबर तैनात की जाती है, 50 कि.ग्रा. प्रत्येक प्रति हुक प्रति पाली के 1600-2000 बैगों का प्रहस्तन करने के लिए प्रयुक्त जोकि 80-100 मी.ट. है। उत्पादकता इससे		कार्गो के अवरोधित प्रहस्तन पर विचवार करते हुए उत्पादकता मानदंडों को संशोधित किया गया है। संशोधित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों में वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत अधिक है। (प्रस्तावित उत्पादकता वर्ष 2014-15 में पत्तन द्वारा अर्जित औसत उत्पादकता से 123 प्रतिशत अधिक है।)						विपथन नहीं		कार्गो के अवरोधित प्रहस्तन पर विचार करते हुए उत्पादकता मानदंडों को संशोधित किया गया है। संशोधित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों में वास्तविक उत्पादकता से लगभग 20 प्रतिशत से 30 प्रतिशत अधिक है। (प्रस्तावित उत्पादकता पिछले 3 वर्षों में पत्तन द्वारा	

		अधिक नहीं थी, और बैग कार्गो के कारणों में एक है वर्तमान में कोचीन पत्तन में प्रहस्तित नहीं किया जाना। भविष्य में स्थिति में बदलाव आने की संभावना नहीं है।			अर्जित औसत उत्पादकता से 3 प्रतिशत अधिक है।)
--	--	---	--	--	---

अनुबंध - II

सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा सुविचारित सीओपीटी में स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क हेतु गणना

क. शुष्क बल्क कार्गो

(रु. में)

क्र. सं.	कार्गो समूह	घटक	सुविचारित उत्पादकता मानक प्रति पाली (टनों में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	कुल लागत मार्जिन सहित / पाली	प्रति टन दर (रु. में)
				उपस्कर किराया लागत / पाली	ऑन बोर्ड लेबर प्रभार / पाली	कुल उपस्कर किराया लागत एवं लेबर लागत / पाली	परिचालनात्मक उपरिच्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिच्यय @ 20%	कुल लागत / पाली			
1	तैयार उर्वरक	पोटाश का म्यूरेट	2400	112500	40409	152909	30582	30582	214073	42815	256888	107.00
2		यूरिया	1950	99000	40409	139409	27882	27882	195173	39035	234208	120.00
3	खाद्यान्न	गेहूँ	1980	99900	40409	140309	28062	28062	196433	39287	235720	119.00
4	कोयला	कोकिंग कोयला	3200	150000	24535	174535	34907	34907	244349	48870	293219	92.00
5	कबाड़	अलग-अलग कबाड़	1800	94500	40409	134909	26982	26982	188873	37775	226648	126.00
6	अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	2610	118800	40409	159209	31842	31842	222893	44579	267472	102.00
7	चूनापत्थर एवं अन्य बल्क	विलंकर	2850	126000	40409	166409	33282	33282	232973	46595	279568	98.00
8		नदी रेत	2850	126000	40409	166409	33282	33282	232973	46595	279568	98.00
9	नमक	नमक	3200	150000	54969	204969	40994	40994	286957	57391	344348	108.00

ख. ब्रेक बल्क कार्गो

(रु. में)

क्र. सं.	कार्गो समूह	घटक	सुविचारित उत्पादकता मानक प्रति पाली (टनों में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	कुल लागत मार्जिन सहित / पाली	प्रति टन दर (रु. में)
				उपस्कर किराया लागत / पाली	ऑन बोर्ड लेबर प्रभार / पाली	कुल उपस्कर किराया लागत एवं लेबर लागत / पाली	परिचालनात्मक उपरिच्यय @ 20%	प्रशासनिक उपरिच्यय @ 20%	कुल लागत / पाली			
1	बैग कार्गो	काजू	200	0	68361	68361	13672	13672	95705	19141	114846	574
2		सीमेंट	200	0	68361	68361	13672	13672	95705	19141	114846	574
3	जम्बो बैग	सोडा ऐश, सीमेंट आदि	800	12000	46065	58065	11613	11613	81291	16258	97549	122
4	लौह और स्टील - कोइल	स्टील कोइल	1000	40000	46065	86065	17213	17213	120491	24098	144589	145
5	लौह एवं स्टील - पाइप, प्लेटें	स्टील बार	825	40000	56558	96558	19312	19312	135182	27036	162218	197
6		स्टील प्लेट	700	40000	56558	96558	19312	19312	135182	27036	162218	232
7	लकड़ी के लट्टे	लट्टे	700	35000	27484	62484	12497	12497	87478	17496	104974	150

अनुबंध - III (क)

सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित सीओपीटी में अपक्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना का विवरण

शुष्क बल्क कार्गो

क्र. सं.	कार्गो समूह	घटक	सुविचारित उत्पादकता मानक प्रति पाली	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	कुल लागत मार्जिन सहित	प्रति टन दर (रु. में)	
				उपस्कर किराया लागत	उपस्कर किराया लागत के 5 प्रतिशत की दर से लेबर लागत	कुल उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत	परिचालनात्मक उपरिचय @ 20%	प्रशासनिक उपरिचय @ 20%	कुल लागत				
पद्धति 5 (घाटर पर (होपर के बिना) कार्गो उतराई, ट्रकों पर लदाई और 1 कि.मी. के भीतर भंडारण याई को परिवहन)													
1	कोयला	कोकिंग कोयला	3200	247500	12375	259875	51975	51975	363825	72765	436590	136	
2	कबाड़	अलग-अलग कबाड़	1800	336250	16813	353063	70613	70613	494289	98858	593147	330	
3	चूनापत्थर और अन्य बल्क	नदी रेत	2850	247500	12375	259875	51975	51975	363825	72765	436590	153	
पद्धति 3 (होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो उतराई और 1 कि.मी. के बाहर भंडारण याई में लेकर जाना)													
1	तैयार उर्वरक	पोटाश का म्यूरेट	2400	209000	10450	219450	43890	43890	307230	61446	368676	154	
2		यूरिया	1950	203000	10150	213150	42630	42630	298410	59682	358092	184	
3		खाद्यान्न	गेहूँ	1980	203400	10170	213570	42714	42714	298998	59800	358798	181
4		अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	2610	211800	10590	222390	44478	44478	311346	62269	373615	143
5		चूनापत्थर और अन्य बल्क	विलंक	2850	279500	13975	293475	58695	58695	410865	82173	493038	173
पद्धति 3 (होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो उतराई और 1 कि.मी. के भीतर भंडारण याई में लेकर जाना)													
1	कोयला	कोकिंग कोयला	3200	198500	9925	208425	41685	41685	291795	58359	350154	109	
2	चूनापत्थर और अन्य बल्क	नदी रेत	2850	204500	10225	214725	42945	42945	300615	60123	360738	127	
3	नमक	नमक	3200	236000	11800	247800	49560	49560	346920	69384	416304	130	

अनुबंध . III (ख)

सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित सीओपीटी में अपक्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए गणना का विवरण

शुल्क बल्क कार्गो												
क्र. सं.	कार्गो समूह	घटक	सुविचारित उत्पादकता मानक प्रति पाली	परिचालन लागत					मार्जिन @ 20%	कुल लागत मार्जिन सहित	प्रति टन दर (रु. में)	
				उपस्कर किराया लागत	उपस्कर किराया लागत के 10 प्रतिशत की दर से लेबर लागत	कुल उपस्कर किराया लागत और लेबर लागत	परिचालनात्मक उपरिचय @ 20%	प्रशासनिक उपरिचय @ 20%				कुल लागत
पद्धति 3 (ट्रक पर कार्गो उतराई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में लेकर जाना)												
1	बैग कार्गो	काजू	200	30000	3000	33000	6600	6600	46200	9240	55440	277
2		सीमेंट	200	30000	3000	33000	6600	6600	46200	9240	55440	277
3	जम्बो बैग	सोडा ऐश, सीमेंट आदि	800	54500	5450	59950	11990	11990	83930	16786	100716	126
4	लौह और स्टील – कोइल	स्टील कोइल	1000	92500	9250	101750	20350	20350	142450	28490	170940	171
5	लौह एवं स्टील – पाइप, प्लेटें	स्टील बार	825	71500	7150	78650	15730	15730	110110	22022	132132	160
6		स्टील प्लेट	700	71500	7150	78650	15730	15730	110110	22022	132132	189
पद्धति 4 (घाट पर कार्गो उतराई, ट्रकों पर लदाई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड लेकर जाना और विलोमतः)												
1	लकड़ी के लट्टे	लट्टे	700	147000	14700	161700	32340	32340	226380	45276	271656	388
पद्धति 1 (परेषितियों के परिसर में सीधे डिलीवरी अथवा विलोमतः के लिए ट्रकों पर कार्गो उतराई)												
1	बैग कार्गो	काजू	200	0	3000	3000	600	600	4200	840	5040	25
2		सीमेंट	200	0	3000	3000	600	600	4200	840	5040	25
3	जम्बो बैग	सोडा ऐश, सीमेंट आदि	800	0	5450	5450	1090	1090	7630	1526	9156	11
4	लौह और स्टील – कोइल	स्टील कोइल	1000	0	9250	9250	1850	1850	12950	2590	15540	16
5	लौह एवं स्टील – पाइप, प्लेटें	स्टील बार	825	0	7150	7150	1430	1430	10010	2002	12012	15
6		स्टील प्लेट	700	0	7150	7150	1430	1430	10010	2002	12012	17

**कोचीन पत्तन न्यास
स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रमारों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क
परिभाषाएं और सामान्य शर्तें**

(I). परिभाषाएँ:

- (i). 'स्टीवडोर' पतनों में पोतों के बोर्ड पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगर डालने के लिए प्राधिकृत एजेंट होता है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया जाता है।
- (ii). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वाइंट को/से कार्गो की व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेक यार्ड तक और विलोमतः इंटरमोडल परिवहन तथा वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करने के लिए एक प्राधिकृत एजेंट होता है।
- (iii). 'तटीय पोत' का अर्थ जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (iv). 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत और अंतर्देशीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (v). 'स्टीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (vi). 'दिवस' का अर्थ किसी दिन के प्रातः 7.00 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 7.00 बजे समाप्त 24 घंटों की अवधि होगा।
- (vii). 'तट प्रहस्तन' में हुक प्वाइंट को/से कार्गो की व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेक यार्ड तक और विलोमतः इंटरमोडल परिवहन तथा वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी करना भी शामिल है।
- (viii). 'पाली' का अर्थ 8 घंटों की अवधि की एक दिन में 3 पालियां होंगी।

(II). सामान्य शर्तें:

- (i). पोत की हैसियत, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii). **पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
 - (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
 - (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा जारी विशिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (iii). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
 - (ख). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
 - (ग). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रमारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
 - (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रमारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
 - (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - (ii). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
*केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।
 - (ख). जहाजरानी महानिदेशक, और किसी सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

- (v). यह प्रशुल्क निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए बीओटी/बीओओटी परिचालकों अथवा किसी अन्य व्यवस्था के लिए लागू नहीं है जो 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाते हैं।
- (vi). यह प्रशुल्क सम्पूर्ण पत्तन के लिए एकसमान रूप से लागू है जहां स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालन निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा चलाए जाते हैं।
- (vii). (क). अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।
 (ख). दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं, इसकी प्रकार, छूट तथा रियायतें न्यूनतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहें, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है अथवा/और उच्चतर छूट एवं रियायतें प्रदान कर सकता है।
 (ग). प्राधिकृत लाइसेंस एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।
 (घ). तथापि प्राधिकृत एजेंट सार्वजनिक रूप से ऐसे निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसे निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, परन्तु नियत की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (viii). प्राधिकृत लाइसेंस एजेंट केवल उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही प्रभार वसूल करेगा। लेबर की कल्पित बुकिंग और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ix). यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित/सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो को उस कार्गो की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा प्रहस्तन की पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणी में से किसी एक के अधीन वर्गीकृत कर सकता है।
- (x). अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाओं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार भी जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है टीएएमपी दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूली किया जाना जारी रहेगा।
- (xi). किसी व्यक्ति मद के सकल भार या प्रमात्रात्मक माप या क्षमता माप का परिकलन करने में 0.5 तक के दशमलवों को 0.5 यूनिट माना जाएगा तथा 0.5 तथा उससे अधिक के दशमलवों को एक यूनिट माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (xii). टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xiii). कार्यनिष्पादन मानक तब तक प्रथम वर्ष के दौरान प्रत्येक तिमाही में समीक्षा किए जाते रहेंगे जब तक घटक के लिए लक्षित मानदंड बर्थिंग नीति के खंड 7.2 अथवा पोत परिवहन मंत्रालय/सक्षम प्राधिकारी के किसी अन्य दिशानिर्देशों, जो भी समय-समय पर लागू हों, में यथा निर्धारित पर नहीं पहुंच जाते।
- (xiv). एमओएस द्वारा जारी और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/4/2004—सामा. दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निदेश के अनुसार।
 (क). सभी तटीय पोतों/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क तथा लौ अयस्क गुटिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज तट तक अंतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जाएंगी।
 (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। जहां मदकृत प्रभार वसूल किए जाते हैं, जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभार एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।
- (xv). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क निम्नलिखित चार पद्धतियों के अधीन निर्धारित किए जाते हैं—

पद्धति	शुल्क बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो
पद्धति 1	एन.ए.	परेषिती के परिसर अथवा विलोमतः सीधे डिलीवरी के लिए ट्रकों पर कार्गो उतराई
पद्धति 3	होपर के माध्यम से ट्रक पर कार्गो की उतराई और 1 कि.मी. के भीतर और 1 कि.मी. से परे भंडारण यार्ड में लेकर जाना	ट्रक पर कार्गो उतराई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में लेकर जाना
पद्धति 4	एन.ए.	घाट पर कार्गो उतराई, ट्रकों पर लदाई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में लेकर जाना तथा विलोमतः
पद्धति 5	घाट पर (होपर के बिना) कार्गो उतराई, ट्रकों पर लदाई तथा 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड में परिवहन करके ले जाना।	एन.ए.

1. शुष्क बल्क कार्गो परिचालन

क्र. सं.	समूह	घटक	मानदंड प्रति पाली (मी.ट. में)	दर प्रति मी.ट. रु० में							
				स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क	तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क				अपक्रंट प्रशुल्क (स्टीवडोरिंग + तट प्रहस्तन परिचालन)		
					जलयान क्रैनों का उपयोग	घाट पर (बिना होपर के) उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया और 1 कि.मी. के भीतर भंडारण यार्ड परिवहनित किया गया (दिशानिर्देशों के अनुबंध- IX में पद्धति 5)	होपर के माध्यम से ट्रक पर उतारा गया और भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो (दिशानिर्देशों के अनुबंध- IX में पद्धति 3)				
							1 कि.मी. से अधिक	1 कि.मी. के भीतर			
I	शुष्क बल्क कार्गो								पद्धति-5	पद्धति -3	
क	आयात								1 कि.मी. के भीतर	1 कि.मी. से अधिक	1 कि.मी. के भीतर
1	तैयार उर्वरक	पोटाश का म्यूरेट	2400	107.00	--	154.00	--	--	--	261.00	--
		सूरिया	1950	120.00	--	184.00	--	--	--	304.00	--
2	खाद्यान्न	गेहूँ	1980	119.00	--	181.00	--	--	--	300.00	--
3	कोयला	कोकिंग कोयला	3200	92.00	136.00	--	109.00	228.00	--	--	201.00
4	स्क्रैप	अलग-अलग स्क्रैप	1800	126.00	330.00	--	--	456.00	--	--	--
5	अयस्क और खनिज	इलमिनाइट रेत	2610	102.00	--	143.00	--	--	--	245.00	--
6	चूनापत्थर और अन्य बल्क	क्विकर	2850	98.00	--	173.00	--	--	--	271.00	--
		नदी रेत	2850	98.00	153.00	--	127.00	251.00	--	--	225.00
7	नमक	नमक	3200	108.00	--	--	130.00	--	--	--	238.00

क्र. सं.	स्मूह	घटक	मानदंड प्रति पाली (मी.ट. में)	दर प्रति मी.ट. रु० में (सिवाय परियोजना कार्गो)							
				स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क	तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क				अपफ्रंट प्रशुल्क (स्टीवडोरिंग + तट प्रहस्तन परिचालन)		
				जलयान क्रैनों का उपयोग	ट्रक पर उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो (दिशानिर्देशों के अनुबंध-X में पद्धति 3)	घाट पर उतारा गया, ट्रकों पर लादा गया तथा और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाया गया कार्गो (दिशानिर्देशों के अनुबंध-X में पद्धति 4)	परिषेधियों के परिसर में सीधे डिलीवरी अथवा विलोमतः के लिए ट्रक पर उतारा गया कार्गो (दिशानिर्देशों के अनुबंध-X में पद्धति 1)				
II	ब्रेक बल्क कार्गो								पद्धति-3	पद्धति-4	पद्धति-1
क	आयात										
1	बैग वाला कार्गो	काजू	200	574.00	277.00	--	25.00	851.00	--		599.00
		सीमेंट	200	574.00	277.00	--	25.00	851.00	--		599.00
2	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	800	122.00	126.00	--	11.00	248.00	--		133.00
3	लोह और स्टील कोइल	स्टील कोइल	1000	145.00	171.00	--	16.00	316.00	--		161.00
4	लोह तथा स्टील पाइप, प्लेटें	स्टील बार	825	197.00	160.00	--	15.00	357.00	--		212.00
		स्टील प्लेट	700	232.00	189.00	--	17.00	421.00	--		249.00
5	लकड़ी के लट्ठे	लट्ठे	700	150.00	--	388.00	--	--	538.00		--
6	परियोजना कार्गो – अधिकतम प्रशुल्क प्रति पाली										50000.00 प्रति पाली

टिप्पणियाँ:

- (i). घाटशुल्क, भंडारण प्रभार, और अन्य विविध प्रभार प्रचलित दरमानों के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किए जाते रहेंगे।
- (ii). कार्यनिष्पादन मानक और स्टीवडोरिंग परिचालनों हेतु शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क केवल जलयान क्रेनों का उपयोग करते हुए सुविचारित किए गए हैं। यदि, एचएमसी का उपयोग किया जाता है, सीओपीटी के प्रचलित दरमानों में यथा निर्धारित किराया प्रभार अलग से वसूल किया जाता रहेगा।
- (iii). उपर्युक्त प्रभारों में अतिरिक्त उपस्कर/लेबर की तैनाती अथवा पत्तन संबंधित सेवाओं जैसे बैगिंग आदि के लिए लागत शामिल नहीं है जो स्टीवडोर उपयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान कर सकते हैं।
- (iv). (क). वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित मानदंड संबंधी प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा, जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क नीचे दी गई टिप्पणियों (ख) और (ग) में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर स्वतः ही प्रत्येक वर्ष संशोधित किया जाएगा।
(ख). प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु केवल 1 जनवरी 2017 और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसम्बर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगी।
(ग). तथापि, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारित हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा निर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16-06-2016 द्वारा जारी की गई बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, दरमानों के साथ यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।
(घ). इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्यनिष्पादन मानक के ब्योरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।
(ङ). महापत्तन न्यास उस कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का पता लगाएगा जो एक माह की समयावधि में परामर्शदाता नियुक्त करते हुए, यदि अपेक्षित हो, परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने का दावा किया गया हो।
(च). लाइसेंसशुदा एजेंट को पत्तन द्वारा लिखित पुष्टि किए जाने के बाद कि उसने अप्रकट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए हैं, लाइसेंसशुदा एजेंट 60 प्रतिशत की बाजय 100 प्रतिशत सूचकांकन लागू कर सकता है।
(छ). यदि पत्तन पुष्टि करता है कि लाइसेंसशुदा एजेंट ने पिछले 12 महीनों में टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए हैं तो लाइसेंसशुदा एजेंट 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। लाइसेंसशुदा एजेंट 2016 के स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (v). यदि दरमानों और परिचालक की शर्तों के ब्योरे के स्पष्टीकरण अथवा निर्वचन की अपेक्षा करते हुए कोई प्रश्न उठता है तो मामला टीएमपी को भेजा जाएगा और इस संबंध में टीएमपी का निर्णय परिचालक पर बाध्यकारी होगा।
- (vi). (क). पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद एक माह के भीतर सभी परिचालक महापत्तन न्यास तथा टीएमपी को कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट भेजेगा। कोई अन्य सूचना जिसकी टीएमपी द्वारा अपेक्षा की जाएगी, वह भी समय-समय पर भेजी जाएगी।
(ख). टीएमपी परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, टीएमपी किन्हीं वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील खास आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और इसके प्रकाशन से उसके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।
- (vii). (क). विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक न्यूनतम होंगे जिसे परिचालक द्वारा अर्जित किया जाएगा। कार्यनिष्पादन मानदंडों को परिचालक के मामले में करार में भी शामिल किया जाएगा।
(ख). परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन पत्तन तथा टीएमपी दोनों द्वारा तिमाही आधार पर मॉनीटर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी रहने की स्थिति में, परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए करार में दी गई शर्तों के अनुसार पत्तन परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (viii). ऊपर निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को लाइसेंसशुदा एजेंट द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में किसी उपयोक्ता द्वारा शिकायत किए जाने की स्थिति में, वह अधिमानतः टीएमपी को अभ्यावेदन देगा, उसके बाद, टीएमपी अभ्यावेदन की जांच करेगा और पत्तन को अपने निष्कर्ष देगा। पत्तन करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्ष पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

अनुबंध - V

कार्यनिष्पादन मानक

क. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (मी.ट.)
1.	पोटाश का म्यूरैट	9000
2.	यूरिया	7500
3.	गेहूँ	6000
4.	कोकिंग कोयला	12000
5.	अलग-अलग स्क्रेप	5400
6.	इलमिनाइट रेत	9720
7.	क्लिंकर	9720
8.	नदी रेत	9720
9.	नमक	12000

ख. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए:

क्र.सं.	समूह	घटक	जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (मी.ट.)
1.	बैग वाला कार्गो	काजू	600
		सीमेंट	600
2.	जम्बो बैग	सोडा एश, सीमेंट आदि	2400
3.	लौह और स्टील कोइल	स्टील कोइल	3000
4.	लौह तथा स्टील - पाइप और प्लेटें	स्टील बार	2475
		स्टील प्लेट	2100
5.	लकड़ी के लट्टे - मजबूत	लट्टे	2100
6.	परियोजना कार्गो	परियोजना कार्गो	पत्तन द्वारा सुविचारित की जाने वाली उत्पादकता ऐसे कार्गो के प्रहस्तन में पत्तन द्वारा अर्जित उत्तम उत्पादकता पर आधारित हो सकती है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 21st August, 2017

No. TAMP/81/2016-COPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Cochin Port Trust seeking approval for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/81/2016-COPT

Cochin Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 21st day of July 2017)

This case relates to the proposal dated 21 November 2016 received from Cochin Port Trust (COPT) for determination of Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at COPT under the new Stevedoring and Shore handling Policy, 2016.

2. The Ministry of Shipping vide its letter No. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter No. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 read with 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports as a Policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The said Guidelines have been notified by this Authority under letter No.407 dated 15 November 2016.

3. A workshop was held on 5 November 2016 on the said Guidelines issued by the MOS Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963. Senior Officials of all the Major Port Trusts including COPT, participated in the said workshop.

4.1 In pursuance of the said Guidelines issued by the MOS, the COPT has come up with a proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

4.2. The main points made by COPT in its proposal dated 21 November 2016 are summarised below:

- (i). The cargo profile of Cochin Port is dominated by Liquid Cargo, predominantly POL, at 67% of the throughput of 22.10 MMT in 2015-16; containerised cargo at 26% of the throughput and Dry and Break Bulk cargo at 7% of the throughput. Also, 66% of the Dry and Break Bulk cargo was Cement and Fertilizer Raw Materials handled through pipelines and conveyors, without Stevedoring operations. Therefore, the volume of cargo that involved stevedoring and shore handling at Cochin Port in 2015-16 amounted to only 5.52 LMT as under. The containerised cargo are handled at the BOT terminal, ICTT operated by DP World, which is outside the scope of the Stevedoring and Shore Handling Policy, 2016.

Cargo handled through Stevedoring and Shore Handling

(in Metric tonnes)

Cargo	2013-14	2014-15	2015-16
Dry Bulk			
Murate of Potash	36,360	67,917	22,000
Urea	0	0	0
Wheat	0	0	95,475
Coking Coal	0	97,817	88,250
Shredded Scrap	26,666	0	27,500
Ilmenite Sand	36,582	20,012	40,985
Clinker	0	0	97,930
River Sand	32,303	1,62,513	0
Salt	37,000	38,331	1,05,420
Zinc concentrate	32,831	10,700	0
Bauxite in Barges	15,560	9,848	12,199
Break Bulk			
Timber Logs	1,55,561	11,119	5,491
Steel	5,690	15,787	37,609
Project Cargo	16,099	19,397	19,524
Bagged Cargo	0	0	0
Total	3,94,652	4,53,441	5,52,383

- (ii). Cochin Port has followed the approach prescribed in the Guidelines for estimating the Optimal Capacity and the Operating Cost per shift towards arriving at the Ceiling Tariff.

- (iii). The productivity norms for various commodities have been moderated considering the constraints in handling certain cargo. It is noted that the moderated productivity is about 20-30% above the actual productivity in the past 3 years towards realizing the objective of enhancing productivity and thereby reducing the cost to the user. It may also be noted that the number of hooks per shift has not been moderated for Dry Bulk, and conforms to the norms as per the Guidelines. However, the number of hooks per shift has been moderated for Break Bulk cargo, in view of small parcels.

Productivity Norms per Hook Shift and per Shift adopted for Ceiling Tariff

No.	Commodity	Norms/ Hook/ Shift (MT)	Hooks/ Shift	Proposed Hooks/ Shift	Proposed Norms/Hook/ Shift (MT)	Proposed Norms per Shift (MT)
I	Dry Bulk					
1	MOP	900	3	3	800	2400
	Urea	900	3	3	650	1950
2	Wheat	660	3	3	660	1980
3	Coking Coal	900	4	4	800	3200
4	Shredded Scrap	700	3	3	600	1800
5	Ilmenite Sand	1080	3	3	870	2610
6	Clinker	1080	3	3	950	2850
7	River Sand	1080	3	3	950	2850
8	Salt	1000	4	4	800	3200
II	Break Bulk					
1	Bagged Cargo	300	2.5	2	100	200
2	Jumbo Bags	560	2.5	2	400	800
3	Steel Coils	1360	2.5	2	500	1000
4	Steel Bars	280	2.5	2.5	330	825
5	Steel Plates & Pipes	280	2.5	2.5	280	700
6	Timber Logs-Hard	480	2.5	2	350	700

The realised productivity for various commodities in the past three years may be seen below.

Productivity Realised per Hook per Shift (MT)

No.	Cargo	2013-14	2014-15	2015-16
1	MOP	445	632	524
2	Urea	-	-	-
3	Wheat	-	-	405
4	Coking Coal	-	771	979
5	Shredded Scrap	445	-	324
6	Ilmenite Sand	527	625	696
7	Clinker	-	-	512
8	River Sand	950	896	-
9	Salt	578	900	891
10	Bagged Cargo	-	-	-
11	Jumbo Bags	-	-	-
12	Steel Coils	-	224	-
13	Steel Bars	-	-	-
14	Steel Plates	-	331	328
15	Steel Pipes	182	139	178
16	Timber Logs-Hard	182	288	549

- (iv). In accordance with the Guidelines, the equipments are proposed as per the norms. While computing the operating cost, the equipment hire cost has been obtained from the various stevedores, transporters and users, and have been cross verified for validation, which are as under.

Hire Charges of Equipments for Computing the Ceiling Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations

No.	Equipment	Capacity (MT/ Cum)	Hire Charges per Shift/ MT (₹)
1	Excavator	50	40,250
2	Pay Loader	10.5	11,500

3	Mobile Crane	10	11,500
		30	20,000
4	Truck-Trailer	20	3,000
		40	3,500
5	Truck-Tipper	15	7,500
		21	11,500
6	DFLT	3	6,400
7	DFLT	30	33,000
8	Bucket Grab	12 Cu m	30/ T
9	Orange Peel Grab	12 Cu m	35/ T
10	Timber Grab & Log Grabber	10 & 10	200/ T
11	Hopper	14 Cu m	10/ T

- (v). Cochin Port does not have any cargo handling equipments except a 40T HMC, which is hired out to users for stevedoring operations. Since the capacity and outreach of the HMC is relatively low, the crane is mainly used by barges and small ships only. The hire charges of HMC are therefore, not included in the Ceiling Tariff for stevedoring operations, and the Ceiling Tariff for all the commodities have been computed on the basis of handling by ship cranes. Therefore, the HMC hire charges, if any, will be in addition to the Ceiling Tariff. The prevailing rate for hiring the HMC is ₹40 per MT for Dry Bulk (foreign) and ₹24 for Dry Bulk (coastal); ₹42 per MT for Break Bulk (foreign) and ₹25.20 for Break Bulk (coastal); and ₹15,000 per shift and ₹10,000 for any part of shift of duration of 4 hours or less as minimum charges as approved by the TAMP and notified by G. No.180 dated 04.05.2016.
- (vi). In the case of estimating labour cost, Cochin Port is unique so that the Port does not collect any charges from the stevedores for availing the services of port labour for stevedoring and shore handling operations in terms of 'wages + percentage levy' or 'per ton levy' and 'piece rate incentives'. These charges were clubbed with Wharfage when the Dock Labour Board was integrated with the Port Trust in 1998. Therefore, the labour cost at Cochin Port for computing the operating cost could be zero, which has serious implications in estimating the Operational and Administrative Overheads. Therefore, the labour cost is considered at wages + 200% levy for the port labour deployed for stevedoring and shore handling operations. The said charges will be used only for computing the Operational and Administrative Overheads, and will not be accounted for in the operating cost. The labour considered are; Tindal/ Leader, Winch Driver, Signaller and Mazdoor, who are posted for operations.
- (vii). Cochin Port implemented the NIT Award only partially, and therefore, the labour cost has been computed at the actual labour deployment for stevedoring and shore handling operations since the Manning scale for stevedoring and shore handling operations is governed by an agreement between the Management and the Labour Unions at Cochin Port.
- (viii). (a). In the case of Dry Bulk cargo, the only permitted operation for cargoes viz.,MOP,Urea, Wheat, Salt, Clinker and Ilmenite Sand is discharge through hoppers into trucks as dumping on the wharf is not permitted. Therefore, the Ceiling Tariff is proposed only for Method 3 of the Guidelines. There is no direct delivery of Dry Bulk cargo at Cochin Port, and therefore, such operations are not envisaged.
- (b). In the case of Coal and River Sand, two types of operations are envisaged; discharge through hoppers into trucks, and dumping on the wharf and subsequent clearance. Therefore, the Ceiling Tariff for the said commodities is proposed for Method 3 and Method 5 of the Guidelines.
- (c). In the case of Shredded Scrap, the only operation envisaged is dumping on the wharf and subsequent clearance, and the Ceiling Tariff is proposed accordingly for Method 5.
- (d). Cochin Port receives very small quantities (2,000 MT) of Bauxite in gearless barges, and productivity norms are not very relevant. The operation is wholly dependent on availing the services of the Port's HMC. The Ceiling Tariff applicable to the aforesaid cargo is therefore proposed equivalent to that of Clinker in view of low productivity.
- (ix). The Dry Bulk cargo, Coking Coal, Salt, River Sand and Shredded Scrap have their storage yards within 1 km distance from the berths, whereas MOP, Urea, Clinker, Ilmenite Sand and Wheat have the storage space mostly at a distance more than 1 km from the berths. The equipment norms have been proposed

accordingly. Considering the relatively older and smaller trucks usually available for moving Salt to the storage yard due to the corrosive nature of the cargo, 5 trucks in addition to the norms are considered for computing the Operating Cost.

- (x). (a). Cochin Port has not handled Bagged Cargo in the past five years. However, Ceiling Tariff is proposed for Bagged Cargo in case such cargo is handled in the future. Two types of operations are envisaged; Method 1 and Method 3, and Ceiling Tariff are proposed accordingly. The productivity achieved in this cargo when it was last handled about 8 years back was only 80-100 MT per hook per shift, and the productivity norms have been fixed accordingly.
- (b). The Manning Scale for Bagged Cargo is very high at 14 Mazdoors per hook in addition to the normal deployment of 1 Tindal/ Leader and 1.5 Winch Driver and signaller each per hook. Therefore, only the wages of the Port labour (without 200% levy) are considered as labour cost for computing the Operational and Administrative Overheads in estimating the stevedoring cost for Bagged Cargo unlike in the case of Dry Bulk cargo and other Break Bulk cargo where wages + 200% levy are considered.
- (c). Also, the shore handling operation in Bagged Cargo is highly labour intensive, without equipments barring trucks for transport to sheds, in the case of Method 3. Therefore, 20% of the equipment cost (trucks) is assigned to labour cost against the norm of 10%. In the case of Method 1, Direct Delivery of Bagged Cargo, even the trucks are not part of Shore Handling operations, and hence the equipment cost becomes zero, making it impossible to assign any labour cost. However, labour is involved in receiving the bags on the trucks and stacking them in neat layers for direct delivery; careful and elaborate stacking is not required in moving the Bagged Cargo to sheds. Therefore, the same labour cost as in the case of Method 1 is assigned in Method 3 also.
- (d). In the case of other Break Bulk cargo like Jumbo Bags and Iron and Steel-Coils, Bars and Plates also, two types of operations; Method 1 and Method 3 are envisaged, and the Ceiling Tariff are proposed accordingly. In the case of Timber Logs, the only method applicable is Method 4. Conforming to the norms, 10% of the equipment cost is assigned to labour cost for these cargo as they are relatively less labour intensive with respect to Bagged Cargo.
- (xi). All Break Bulk cargo have storage space within 1 km distance from the berths, and the equipment norms have been proposed accordingly. However, for Bagged Cargo, 10 trucks against the norm of 9 are considered in view of the high turnaround time.
- (xii). Cochin Port handles very small volumes of Project Cargo including Machinery, which are of highly varying dimensions and weight ranging from a few Tonnes to a few hundred Tonnes, and the handling gears also vary sharp as per the specific requirements of the cargo. It is not feasible to have a detailed breakup of the cost for each item. On discussion with the port users and the handling agents, the approximate cost per shift has been obtained. Therefore, in accordance with the Guidelines, the Ceiling Tariff of ₹ 50,000 per shift is proposed for Project Cargo including Machinery.
- (xiii). The Performance Standards applicable for 100% indexation of the Ceiling Tariff for Dry Bulk Cargo will be the performance standards prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping in June, 2016.

4.3. On initial verification of the COPT proposal dated 21 November 2016, it was seen that the COPT had not furnished Draft Scale of Rates alongwith conditionalities governing the SOR, Proposed Performance Standards for Dry Bulk Cargo, List of users / user organisations, prospective applicants, who are to be taken on consultation on the proposal in reference. It was also seen that COPT had not furnished copy of approval of its Board.

4.4. In this backdrop, we have vide our letter dated 28 November 2016 requested the COPT to furnish requisite information immediately to enable us to take up the proposal for consultation with relevant stakeholders.

4.5. In response to our letter dated 28 November 2016, the COPT vide its email dated 6 December 2016 has furnished the following:

- (i). Proposed Draft Scale of Rates:
- (ii). (a). **Performance Standards for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.**

Sl. No.	Cargo	Ship Berth Day Output (MT)
1.	Murate of Potash	9000
2.	Urea	7500
3.	Wheat	6000
4.	Coking Coal	12000
5.	Shredded Scrap	5400
6.	Ilmenite Sand	9720
7.	Clinker	9720
8.	River Sand	9720
9.	Salt	12000

(b). **Performance Standards for Break Bulk:**

Sl. No.	Cargo	Ship Berth Day Output (MT)
1	Bagged Cargo	600
2	Jumbo Bags	2400
3	Steel Coil	3000
4	Steel Plates and Pipes	2100
5	Steel Bars	2475
6	Timber Logs- Hard	2100

(iii). With regard to List of users / user organizations who are to be taken on consultation on the proposal in reference, the COPT has confirmed that there is no change in the list of users/ user organizations given in the website of TAMP.

(iv). Copy of the Board approval.

4.6. Accordingly, the COPT seeks the approval on the following:

(i). Proposed Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at Cochin Port

Dry Bulk:

Sl. No.	Group	Commodity	Proposed Performance Standards per shift (in MT)	Rate per M.T. in ₹				
				Stevedoring Operations	Shore Handling Operations		Upfront Tariff	
				Ship Cranes	M-5	M-3	M-5	M-3
1	Finished Fertilizers	MOP	2400	116.00	0.00	151.00		267.00
		Urea	1950	130.00	0.00	180.00		310.00
2	Food Grain	Wheat	1980	129.00	0.00	178.00		307.00
3	Coal	Coking Coal	3200	92.00	125.00	105.00	217.00	197.00
4	Scrap	Shredded Scrap	1800	135.00	320.00	0.00	455.00	
5	Ore and Minerals	Ilmenite Sand	2610	111.00	0.00	140.00		251.00
6	Limestone and other bulk	Clinker	2850	107.00	0.00	168.00		275.00
		River Sand	2850	107.00	141.00	122.00	248.00	229.00
7	Salt	Salt	3200	114.00	0.00	126.00		240.00

Break Bulk:

Sl. No.	Group	Commodity	Proposed Performance Standards per shift (in MT)	Rate per M.T. in ₹					
				Stevedoring Operations	Shore Handling Operations			Upfront Tariff	
				Ship Cranes	M-5	M-3	M-1	M-3	M-4
1	Bagged Cargo	Cashew	200	242.00	302.00	0.00	50.00	544.00	292.00
		Cement	200	242.00	302.00	0.00	50.00	544.00	292.00

2	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	800	187.00	126.00	0.00	11.00	313.00		198.00
3	Iron and Steel Coil	Steel Coil	1000	176.00	245.00	0.00	22.00	421.00		198.00
4	Iron and Steel pipes, plates	Steel Bars	825	219.00	250.00	0.00	23.00	469.00		242.00
		Steel Plates	700	257.00	294.00	0.00	27.00	551.00		284.00
5	Timber Logs-Hard	Logs	700	113.00	0.00	388.00	0.00		501.00	
6	Project Cargo- Ceiling Tariff per Shift									50000.00

(ii). Performance Standards for dry bulk and break bulk cargo as mentioned at para 4.5(ii).

5. In accordance with the consultation process prescribed, a copy each of the COPT proposal dated 21 November 2016 and 6 December 2016 (except copy of the Board Approval) was circulated vide our letter dated 8 December 2016 to the users/ user organisations seeking their comments.

6. The comments received from the Cochin Steamer Agents Association (CSAA) and United Stevedores' Association of Cochin Pvt. Ltd. (USACPL) on the subject proposal has been forwarded to COPT as feedback information. The COPT has furnished its comments thereon vide letter dated 10 June 2017.

7. A joint hearing in this case was held on 14 December 2016 at the COPT premises. The COPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

8.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal dated 21 November 2016 and 6 December 2016, the COPT was requested to furnish information/ clarification on a few points vide our letter dated 01 March 2017. The COPT has, vide its letter dated 23 March 2017, responded to the information/ clarifications sought by us. Subsequently, the COPT vide its email dated 29 June 2017 has given clarification on the Performance Standards proposed for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of the ceiling tariff. A summary of the information/ clarifications sought by us and the response of COPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarifications sought by us	Response from COPT
1.	Productivity Parameters:	
(i).	Clause 3.3 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates the productivity norms for both dry bulk cargo and break bulk cargo for each of cargo classification. The productivity norms considered by the COPT are not as per the norms prescribed in the ibid guidelines except some cargos viz., Food grains and other Ores and minerals under Dry Bulk cargo and Iron & Steel - Steel Plates under break bulk cargo classification. The productivity norms considered by the COPT are stated to be moderated considering the constraints in handling certain cargo. The COPT has also stated that the moderated productivity is about 20-30% above the actual productivity in the past 3 years towards realizing the objective of enhancing productivity and thereby reducing the cost to the users. However, on perusing the productivity norms proposed by the COPT, the productivity norms proposed by the COPT for Coking Coal and Salt seems to less than average of the productivity realized by the COPT in last three years. The COPT to clarify the position in respect of coking coal and salt.	The average productivity of Salt in the past 3 years is 789 MT which is below the proposed norm of 800 MT. Cochin Port handles very small volumes of Coal, that also Coking Coal, which is less productive than Thermal Coal. The volumes in the past 3 years considered for computing the productivity were zero in 2013-14, 97,817 MT in 2014-15, and 88,250 MT in 2015-16. Even though the average productivity in the 3 years amounts to 875 MT per hook shift, the norm of 800 MT was adopted due to the significant variation in productivity between the 2 years at 771 and 979 when Coal was handled.

(ii).	The COPT has proposed to include Urea under Finished Fertilisers commodity at 650 tonne per hook per shift. The productivity norm prescribed for Finished Fertilisers which includes MOP, Urea and other Finished Fertilisers is 900 Tonnes per hook per shift. While the COPT has considered the productivity at 800 tonne per hook per shift, for MOP, the reason for considering lower productivity for urea at 650 tonne may be explained.	The Specific Gravity of Urea (about 1.3) is considerably less than that of MOP (about 1.9), thereby reducing productivity. It is also relevant to note that there has been no handling of Urea at Cochin Port in the past 3 years 2013-14 to 2015-16.																																								
(iii).	<u>Equipment hire cost for both Stevedoring and Shore Handling operations:</u>																																									
(a).	<p>Clause 4.4.1 of the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulates the norms for requirement of the equipment for 5 different handling methods. The equipment considered by the COPT is not as per the norms prescribed in the guidelines. The COPT to explain the basis for estimation of equipment required for and justify the reasons for deviation from the prescribed norms.</p> <p>For an example, following are the deviations:</p> <table><tr><td></td><td>Commodity</td><td>As per norms prescribed by the MOS</td><td>As considered by COPT</td></tr><tr><td colspan="4">Dry Bulk Cargo – Equipment: 15T Trucks</td></tr><tr><td>1.</td><td>Finished fertilizers, Food grains, Ores and Minerals</td><td>12</td><td>20</td></tr><tr><td>2.</td><td>Clinker (Lime stone & other bulk)</td><td>15</td><td>25</td></tr><tr><td>3.</td><td>Salt</td><td>15</td><td>20</td></tr><tr><td colspan="4">Break Bulk Cargo – Equipment: Tractor Trailer</td></tr><tr><td>1.</td><td>Bagged Cargo – Cashew/Cement</td><td>9</td><td>10</td></tr><tr><td>2.</td><td>Iron & Steel - Steel Coils</td><td>9</td><td>15</td></tr><tr><td colspan="4">Break Bulk Cargo – Equipment: Mobile Crane/FLT/Grabber</td></tr><tr><td>1.</td><td>Iron & Steel - Steel Coils/Steel Bars/ Steel Plates</td><td>2</td><td>4</td></tr></table> <p>The COPT to justify estimation of all equipment at a higher rate as compared to the norms.</p>		Commodity	As per norms prescribed by the MOS	As considered by COPT	Dry Bulk Cargo – Equipment: 15T Trucks				1.	Finished fertilizers, Food grains, Ores and Minerals	12	20	2.	Clinker (Lime stone & other bulk)	15	25	3.	Salt	15	20	Break Bulk Cargo – Equipment: Tractor Trailer				1.	Bagged Cargo – Cashew/Cement	9	10	2.	Iron & Steel - Steel Coils	9	15	Break Bulk Cargo – Equipment: Mobile Crane/FLT/Grabber				1.	Iron & Steel - Steel Coils/Steel Bars/ Steel Plates	2	4	<p>2. Dry Bulk Cargo</p> <p>(a) 1&2. In the case of Finished Fertilizers, Ores & Minerals, Food Grains and Clinker, the equipments have been proposed as per the norms for storage space beyond 1 km from the berth, as stated at Para 2, Page 5, of the Tariff proposal, which is reproduced under.</p> <p>(b). “The Dry Bulk cargo, Coking Coal, Salt, River Sand and Shredded Scrap have their storage yards within 1 km distance from the berths, whereas MOP, Urea, Clinker, Ilmenite Sand and Wheat have the storage space mostly at a distance more than 1 km from the berths. The equipment norms have been proposed accordingly”.</p> <p>(c). In the case of Salt, equipments (Trucks) were considered beyond norms, which was also explained at Para 2, Page 5 of the Tariff proposal as under.</p> <p>(d). “Considering the relatively older and smaller trucks usually available for moving Salt to the storage yard due to the corrosive nature of the cargo, 5 trucks in addition to the norms are considered for computing the Operating Cost”. However, in the Excel sheet showing the computation, all the above commodities were shown under one category of within 1 km, in the Heading. The computation is as per the Guidelines. This will be separately shown now.</p> <p>2. Break Bulk Cargo</p> <p>(a). Cochin Port has not handled any Bagged cargo in the past 5 years as detailed in Page 5, Para 3 of the tariff proposal. The reason for proposing the equipments beyond norms for Bagged cargo have already been explained in Page 5, Para 4 of the proposal as 10 trucks are proposed against the norm of 9 in consideration of the high turnaround time of trucks, which have to be manually unloaded at the sheds.</p> <p>(b). For Steel Coils, the equipments (trucks) are proposed higher than the norms towards ensuring the normative productivity. The specific nature of the operations of Steel Coil at Cochin Port where only one Steel Coil of about 20 T is carried in a truck at a time and the considerable time taken for lashing and the arrangement of dunnages for transportation were considered while proposing higher number of trucks.</p> <p>3. Break Bulk Cargo- Equipment- Mobile Crane</p> <p>(a). It is noticed that certain unwarranted errors have occurred in the Tariff proposal for Break Bulk Cargo except Bagged Cargo, which is manually handled. The error has</p>
	Commodity	As per norms prescribed by the MOS	As considered by COPT																																							
Dry Bulk Cargo – Equipment: 15T Trucks																																										
1.	Finished fertilizers, Food grains, Ores and Minerals	12	20																																							
2.	Clinker (Lime stone & other bulk)	15	25																																							
3.	Salt	15	20																																							
Break Bulk Cargo – Equipment: Tractor Trailer																																										
1.	Bagged Cargo – Cashew/Cement	9	10																																							
2.	Iron & Steel - Steel Coils	9	15																																							
Break Bulk Cargo – Equipment: Mobile Crane/FLT/Grabber																																										
1.	Iron & Steel - Steel Coils/Steel Bars/ Steel Plates	2	4																																							

		<p>occurred both in the allotment of on-board equipments for stevedoring operations and in the allotment of equipments for shore handling operations. COPT, therefore submits the revised proposal for fixing the Ceiling Tariff for stevedoring and shore handling operations for Break Bulk Cargo except Bagged Cargo as under with the following changes.</p> <p>(i). While proposing the number of on-board equipments for stevedoring operations for Jumbo Bags, Steel Coil, Steel Bar and Steel Plates and Pipes, the number of equipments proposed is noticed to be more than that is prescribed in the Guidelines. The same is now proposed in accordance with the Guidelines @ 1 equipment on-board per shift for these cargos. The number of onboard equipments proposed for Timber Logs does not have any impact on the stevedoring tariff since the cost of equipments is proposed on a per ton basis as is evident from Form-II. However, the number of equipments has been reduced to one per shift in accordance with the Guidelines.</p> <p>(ii). The number of Mobile Cranes for shore-handling operations of Steel Coils, Steel Plates and Pipes proposed is more than that is prescribed in the Guidelines. The proposal is now modified in conformity with the Guidelines. For Timber Logs, the shore handling equipments have been proposed as per the Guidelines, and no change is proposed. The Guidelines have not allowed any shore-handling equipment (Mobile Cranes) for handling Jumbo Bags, which appears an omission. COPT has, however proposed 2 Mobile Cranes for operating two hooks, which are required to unload the Jumbo Bags (normally of 1-1.5 T) from the trucks at the shed/ yard. There is no change now.</p>
(b).	The COPT to furnish documentary evidence in support of the unit rate of hire charges for equipments considered by it.	Documentary evidence for the equipment hire charges could not be furnished as the bills issued by the Stevedores are composite, covering the entire operation. The rates have been obtained through enquiries with the trade.
(iv).	<u>Labour Cost for Stevedoring Operations:</u>	
(a).	Annex – VIII of the Stevedoring and Shore handling Guidelines (labour cost estimation) stipulates the norms for deployment of labour per shift in respect of each of the commodity group for stevedoring operation. However, it is seen from the workings furnished by it for estimation of labour cost that there are deviations. For an example, the norms for estimation of labour for stevedoring operation for the Finished Fertilizer commodity is 1 Signal man per hook and 1 Operator per equipment as against the port has considered 5 Signal man, 5 winch driver, 9 mazdoor and 5 Tindal. The COPT to furnish the reasons for each of the deviations.	As explained at Para 3, Page 4 of the Tariff Proposal, Cochin Port implemented the NIT Award only partially. The Manning Scale proposed is as per the agreement between the Management and Labour Unions of Cochin Port. Moreover, the number of Winch Drivers, Tindals, Signallers and Mazdoors are for 3 hooks in a shift, and not per hook. The manning per hook will be 1.67 each for Winch Driver, Tindal and Signaller and 3 for Mazdoor.
(b).	An arithmetical error is noticed in the actual labour cost calculation (Form III) considered for estimation Operational & Administrative overheads also. The COPT to rectify the same.	The error was due to omission of one column on 'Allowances' by oversight. The same is rectified. However the 'Total' remains unchanged.
(c).	The COPT has stated that it has implemented the NIT Award only partially and therefore, the labour cost has been computed at the actual labour deployment for stevedoring and that shore handling operation is governed by an agreement between the Management and Labour Unions at	The levy last collected from the stevedores in December, 1998 before switching over to the current system, where no levy is collected from the stevedores, was 275%. However, only 200% levy has been proposed in order to compute the operational & administrative cost. The copy of the agreement between Management and Labour Unions on the

	COPT. The COPT in its proposal has stated that it has considered the labour cost at wages plus 200% levy for computation of Operational and Administrative overheads. The basis for considering the 200% levy in addition to the wages may please be explained. The COPT is also requested to furnish a copy of agreement entered between the Management and Labour Unions.	Manning Scale at Cochin Port is furnished by the Port.																																																										
(d). (i)	The COPT, while estimating the labour cost for stevedoring operations for break bulk cargo, has considered the labour cost only at wages (without any levy) for all the commodity groups except Jumbo bags. Whereas the labour cost for Jumbo bags is considered at wages plus 200% levy. The reason for considering levy for Jumbo bags alone at 200% may be explained.	<p>The labour levy of 200% was proposed for all Break Bulk cargo except Bagged Cargo at Para 3, Page 5 of the Tariff Proposal, reproduced under:</p> <p>The Manning Scale for Bagged Cargo is very high at 14 Mazdoors per hook in addition to the normal deployment of 1 Tindal/ Leader and 1.5 Winch Driver and signaller each per hook. Therefore, only the wages of the Port labour (without 200% levy) are considered as labour cost for computing the Operational and Administrative Overheads in estimating the stevedoring cost for Bagged Cargo unlike in the case of Dry Bulk cargo and other Break Bulk cargo where wages + 200% levy are considered”. However, it is found that the 200% levy is omitted for Steel Coils, Steel Bars, Steel Plates and Pipes and Timber Logs, and is only proposed for Jumbo Bags, in the Excel sheet for computation of Tariff. This is now corrected and 200% levy is proposed for all Break Bulk cargo except Bagged cargo as proposed at Para 3, Page 5 of the Tariff Proposal.</p>																																																										
(d). (ii).	The No. of labour considered by the COPT towards estimation of both Dry bulk Cargo and labour cost for both Dry bulk Cargo and Break bulk Cargo is not as per the norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The Port to justify the deviation for each kind labour as well as for each commodity group.	<p>As already clarified at 1(iv) a, and at Para 3, Page 4 of the Tariff Proposal, Cochin Port implemented the NIT Award only partially and the Manning Scale proposed is as per the agreement between the Management and the Labour Unions of Cochin Port. The Manning Scale of Cochin Port vs. the prescription of the NIT award may be seen below:</p> <p>Comparison of Manning Scale at COPT with NIT Award</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Cargo (category & operation)</th><th colspan="2">Manning Scale as per NIT Award</th><th colspan="2">Manning Scale Implemented</th></tr><tr><th>Mazdoor</th><th>Tindal/ Leader</th><th>Mazdoor</th><th>Tindal/ Leader</th></tr><tr><td colspan="6">Break Bulk</td></tr><tr><td>1</td><td>Bagged Cargo (excluding Jumbo bags)</td><td>12</td><td>2 per vessel</td><td>14</td><td>1 per Hook</td></tr><tr><td>2</td><td>Timber Logs (Grab operation)</td><td>Nil</td><td>2 per vessel</td><td>3</td><td>1 per Hook</td></tr><tr><td>3</td><td>Defence Cargo</td><td>6</td><td>2 per vessel</td><td>8</td><td>1 per Hook</td></tr><tr><td>4</td><td>Iron & Steel</td><td>6</td><td>2 per vessel</td><td>8</td><td>1 per Hook</td></tr><tr><td>5</td><td>Other Cargo</td><td>10</td><td>2 per vessel</td><td>8</td><td>1 per Hook</td></tr><tr><td colspan="6">Dry Bulk</td></tr><tr><td>1</td><td>Sling Operation</td><td>12</td><td>2 per vessel</td><td>9</td><td>1 per Hook</td></tr></table>	Sl. No.	Cargo (category & operation)	Manning Scale as per NIT Award		Manning Scale Implemented		Mazdoor	Tindal/ Leader	Mazdoor	Tindal/ Leader	Break Bulk						1	Bagged Cargo (excluding Jumbo bags)	12	2 per vessel	14	1 per Hook	2	Timber Logs (Grab operation)	Nil	2 per vessel	3	1 per Hook	3	Defence Cargo	6	2 per vessel	8	1 per Hook	4	Iron & Steel	6	2 per vessel	8	1 per Hook	5	Other Cargo	10	2 per vessel	8	1 per Hook	Dry Bulk						1	Sling Operation	12	2 per vessel	9	1 per Hook
Sl. No.	Cargo (category & operation)	Manning Scale as per NIT Award			Manning Scale Implemented																																																							
		Mazdoor	Tindal/ Leader	Mazdoor	Tindal/ Leader																																																							
Break Bulk																																																												
1	Bagged Cargo (excluding Jumbo bags)	12	2 per vessel	14	1 per Hook																																																							
2	Timber Logs (Grab operation)	Nil	2 per vessel	3	1 per Hook																																																							
3	Defence Cargo	6	2 per vessel	8	1 per Hook																																																							
4	Iron & Steel	6	2 per vessel	8	1 per Hook																																																							
5	Other Cargo	10	2 per vessel	8	1 per Hook																																																							
Dry Bulk																																																												
1	Sling Operation	12	2 per vessel	9	1 per Hook																																																							

		<table><tr><td>2</td><td>Grab Operation (other than Coal)</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>3</td><td>1 per Hook</td></tr><tr><td>3</td><td>Grab Operation (Coal)</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr></table>	2	Grab Operation (other than Coal)	Nil	Nil	3	1 per Hook	3	Grab Operation (Coal)	Nil	Nil	Nil	Nil																										
2	Grab Operation (other than Coal)	Nil	Nil	3	1 per Hook																																			
3	Grab Operation (Coal)	Nil	Nil	Nil	Nil																																			
		Note. Relievers are posted @ 1 up to 3 hooks and 2 up to 6 hooks per ship while posting Winch Drivers and Signallers.																																						
(e).	The COPT to confirm that the unit rate of labour per shift complies with the guideline position.	The unit rate of labour has been taken at the actual rates as shown at Form III.																																						
(v).	Labour Cost for Shore Handling Operation: Clause 4.5.7 stipulates the norm for estimation of labour cost for shore handling operation at 5% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and 10% of equipment hire cost for break bulk cargo. The labour cost estimated by the COPT for Break Bulk cargo for the Bagged Cargo and Jumbo Bags at 20% of equipment hire cost is not as per the norms prescribed in the said clause of the Guidelines. The COPT to justify 20% of equipment hire cost as labour cost.	The justification for this is already provided at Para 3, Page 5 of the Tariff Proposal reproduced under. “Also, the shore handling operation in Bagged Cargo is highly labour intensive, without equipments barring trucks for transport to sheds, in the case of Method 3. Therefore, 20% of the equipment cost (trucks) is assigned to labour cost against the norm of 10%. In the case of Method 1, Direct Delivery of Bagged Cargo, even the trucks are not part of Shore Handling operations, and hence the equipment cost becomes zero, making it impossible to assign any labour cost. However, labour is involved in receiving the bags on the trucks and stacking them in neat layers for direct delivery; careful and elaborate stacking is not required in moving the Bagged Cargo to sheds. Therefore, the same labour cost as in the case of Method 1 is assigned in Method 3 also”. It may be noted that excepting Bagged cargo, all Break Bulk cargo including Jumbo Bags have been assigned Labour cost only @ 10% of the equipment cost conforming to the Guidelines.																																						
(vi).	As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. The port to confirm that the proposed Performance Standards are based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port may consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.	<p>(a).The Performance Standards proposed are as per the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping in June, 2016.</p> <p>(b). Subsequently the COPT vide its email dated 29 June 2017 has stated that, The Performance Standards proposed for Dry Bulk cargo for 100% indexation of the Ceiling Tariff are adopted from the Performance Standards prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping in June, 2016, after proportionate moderation based on the number hooks prescribed in the Stevedoring Guidelines, as under:</p> <table><tr><th>Commodity</th><th colspan="2">Berthing Policy</th><th>Stevedoring Guidelines</th><th>Proposed Productivity proportionate to the number of Hooks as per the Stevedoring Guidelines (TPD)</th></tr><tr><td></td><td>No. of Hooks</td><td>Productivity (TPD)</td><td>No. of Hooks</td><td></td></tr><tr><td>Coking Coal</td><td>4</td><td>12000</td><td>4</td><td>12000</td></tr><tr><td>Urea</td><td>4</td><td>10000</td><td>3</td><td>7500</td></tr><tr><td>MOP</td><td>4</td><td>12000</td><td>3</td><td>9000</td></tr><tr><td>Wheat</td><td>4</td><td>8000</td><td>3</td><td>6000</td></tr><tr><td>Salt</td><td>4</td><td>12000</td><td>4</td><td>12000</td></tr></table> <p>For items for which no standards have been prescribed in the Berthing Policy, the Performance Standards are proposed at the same rates as prescribed in the Stevedoring Guidelines.</p>				Commodity	Berthing Policy		Stevedoring Guidelines	Proposed Productivity proportionate to the number of Hooks as per the Stevedoring Guidelines (TPD)		No. of Hooks	Productivity (TPD)	No. of Hooks		Coking Coal	4	12000	4	12000	Urea	4	10000	3	7500	MOP	4	12000	3	9000	Wheat	4	8000	3	6000	Salt	4	12000	4	12000
Commodity	Berthing Policy		Stevedoring Guidelines	Proposed Productivity proportionate to the number of Hooks as per the Stevedoring Guidelines (TPD)																																				
	No. of Hooks	Productivity (TPD)	No. of Hooks																																					
Coking Coal	4	12000	4	12000																																				
Urea	4	10000	3	7500																																				
MOP	4	12000	3	9000																																				
Wheat	4	8000	3	6000																																				
Salt	4	12000	4	12000																																				

(vii)	Proposed Scale of Rates	
(a).	Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The COPT, therefore, to consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS.	In this regard, kindly refer to the mail sent by the Traffic Manager i/c to the IPA, reproduced under. “We are of the opinion that coastal concession is not advisable in the tariff for stevedoring and shore handling operations. This is mainly due to multiple firms carrying out stevedoring and shore handling operations at Major Ports with varying mix of foreign and coastal cargo with some firms handling only foreign or coastal cargo. This is not the case with MbPT or BOT operators who undertake the entire stevedoring and shore handling operations as one single operator, at a port or a terminal as the case may be, who, therefore, will be able to cover the deficit in coastal cargo handling from foreign cargo handling. When multiple firms are engaged in stevedoring and shore handling operations at Major Ports except MBPT with varying mix of foreign and coastal cargo, coastal concession will result in undue increase in tariff for foreign cargo, which may have unintended consequences”.
(b).	While prescribing concessional tariff for coastal cargo to comply with the policy direction of the MOS, the port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to capture the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Please furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.	

8.2. While furnishing its reply to the queries raised by us, the COPT has also furnished some other comments as follows:

- (i). The ‘Norms for equipment on hire basis for shore handling operations of Dry Bulk cargo under different handling methods’ at Annex-IX and ‘Norms for equipment on hire basis for shore handling operations of Break Bulk cargo under different handling methods’ at Annex-X do not cover receipt or delivery operations at the shed / yard. The Methods 1 & 4 of the Dry Bulk cargo are deliveries for direct transportation to the consignee from the ship / wharf, not involving delivery or receipt, while the other Methods; 2, 3 and 5 ends at the storage yards and neither delivery nor receipt is envisaged. The same is the case with Break Bulk cargo where Methods 1 & 2 are direct deliveries either from the ship or from the wharf and do not involve transportation and receipt or delivery at the storage yard. The other Methods; 3 and 4 ends at the storage yard and neither delivery nor receipt is envisaged. However, clause (3) are contrary to the above as may be seen below.

“Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, intermodal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons/ trucks”. This is different from clause (3), 1.2. General Terms & Conditions of the Tariff Proposal of COPT dated 06.12.2016, “the charges for shore handling operations include arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and does not include receiving and delivering of cargo from /to wagons /trucks and transportation charges from port premises to consignee’s premises”, where receipt and delivery are specifically excluded. This may be corrected to reflect the actual position of the Ceiling Tariff.

- (ii). Cochin Port has only one 40T HMC under ship to shore handling equipments, which therefore, is much inferior to the HMC indicated in the Guidelines of 100T capacity. The 40T HMC at Cochin Port is typically used by small ships including barges as per requirement, mostly when such ships and barges do not have gears. The 40T HMC is therefore, sparingly used by the ships at Cochin Port and the utilisation is less than 10%. Therefore, the stevedoring operations of both Dry Bulk and Break Bulk have been proposed considering only the ship cranes, which do not involve any hire charges for the stevedores. Therefore, any use of the Port's 40T HMC by any ship will involve hire charges as per the Scale of Rates, which will be in addition to the ceiling tariff under stevedoring operations for Dry Bulk and Break Bulk cargo. This is explicitly stated under Notes,
- (iii). Tariff Schedule with the following amendment, which is highlighted "Wharfage, storage charges, and other miscellaneous charges **including the hire charges of the 40T HMC** shall continue to be levied by the port as per the prevailing Scale of Rates".

8.3. While furnishing its reply on the information/ clarifications sought by us, the COPT has forwarded the revised proposal stating that the upfront tariff for break bulk cargo except bagged cargo, is proposed again in view of certain discrepancies in the computation with respect to the earlier proposal and certain unintended deviation from the guidelines. The productivity norms and the Upfront Tariff for Break Bulk cargo except Bagged cargo and Dry Bulk Cargo as proposed by the COPT are furnished here under:

(a). **Productivity Norms per Hook Shift and per Shift as proposed in the revised proposal adopted for Ceiling Tariff**

No.	Group	Commodity	As per Guidelines		As proposed by COPT in the revised proposal dated 23 March 2017	
			Norms/ Hook/ Shift (MT)	Norms per Shift	Proposed Norms/ Hook/ Shift (MT)	Proposed Norms per Shift (MT)
I	Dry Bulk Cargo					
1	Finished Fertilizers	MOP	900	2700	800	2400
		Urea	900	2700	650	1950
2	Food Grain	Wheat	660	1980	660	1980
3	Coal	Coking Coal	900	3600	800	3200
4	Scrap	Shredded Scrap	700	2100	600	1800
5	Ore and Minerals	Ilmenite Sand	870	2610	870	2610
6	Limestone and other bulk	Clinker	1080	3240	950	2850
		River Sand	1080	3240	950	2850
7	Salt	Salt	1000	4000	800	3200
II	Break Bulk Cargo					
1	Bagged Cargo	Cashew	300	750	100	200
		Cement	560	1400	400	800
2	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	1360	3400	500	1000
3	Iron and Steel Coil	Steel Coil	280	700	330	825
4	Iron and Steel pipes, plates	Steel bars and Steel Plates	280	700	280	700
5	Timber Logs-Hard	Logs	480	1200	350	700

(b). **Upfront Tariff - Stevedoring Operations - Dry Bulk cargo**

Sl. No.	Group	Commodity	Upfront Tariff per MT proposed in the revised proposal dated 23 March 2017
A Import			
1	Finished Fertilisers	Murate of Potash	116.00
		Urea	130.00
2	Food Grain	Wheat	129.00
3	Coal	Coking Coal	92.00
4	Scrap	Shredded Scrap	135.00
5	Ores & Minerals	Ilmenite Sand	111.00
6	Limestone & other bulk	Clinker	107.00
		River Sand	107.00
7	Salt	Salt	114.00

(c). Upfront Tariff - Stevedoring Operations – Break Bulk cargo

Sl. No.	Group	Commodity	Upfront Tariff per MT
A	Import		
1	Bagged Cargo	Cashew	242.00
		Cement	242.00
2	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc	160.00
3	Iron & Steel - Coil	Steel Coil	156.00
4	Iron & Steel – Pipes, plates	Steel Bar	208.00
		Steel Plates	244.00
5	Timber Logs	Logs	168.00

(d). Upfront tariff for Shore Handling Operations - Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Group	Commodity	Method 3		Method 5
			Beyond 1 KM	Within 1 KM	
A	Import				
1	Finished Fertilisers	Murate of Potash	151.00	-	-
		Urea	180.00	-	-
2	Food Grain	Wheat	178.00	-	-
3	Coal	Coking Coal	-	105.00	125.00
4	Scrap	Shredded Scrap	-	-	320.00
5	Ores & Minerals	Other Ores & Minerals	140.00	-	-
6	Limestone & other bulk	Clinker	168.00	-	-
		River Sand	-	122.00	141.00
7	Salt	Salt	-	126.00	-

(e). Upfront tariff for Shore Handling Operations – Break Bulk Cargo

Sl. No.	Group	Commodity	Method 1	Method 3	Method 4
A	Import				
1	Bagged Cargo	Cashew	50.00	302.00	-
		Cement	50.00	302.00	-
2	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	11.00	126.00	-
3	Iron & Steel - Coil	Steel Coil	16.00	171.00	-
4	Iron & Steel – Pipes, plates	Steel Bar	15.00	160.00	-
		Steel Plates	17.00	189.00	-
5	Timber Logs	Logs	-	-	388.00
6	Project Cargo (per shift)		50000.00	-	-

8.4. It is relevant here to mention that initially, the COPT has proposed the upfront tariff for shore handling operations for dry bulk cargo only under Method 3 i.e., Cargo unloaded onto truck (with hopper) and moved to storage yard within port premises beyond 1 km and Method 5 i.e., Cargo unloaded onto wharf (without hopper), loaded onto trucks & transported to storage yard within 1 km. Whereas, in the revised proposal dated 23 March 2017, the COPT has proposed the upfront tariff under one more method i.e., Method 3 i.e., Cargo unloaded onto truck (with hopper) and moved to storage yard within port premises within 1 km.

9. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority has decided to grant adhoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority after completion of the consultation process. Accordingly, this Authority had passed an Order on 8 February 2017. This Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 1 March 2017 vide Gazette No. 77.

10. Subsequently, while furnishing clarifications on its proposal, the COPT has, vide its letter dated 05 May 2017, again revised the proposal. The revised calculation in the said letter is not brought out in detail as the COPT has once

again revised its proposal vide letter dated 09 May 2017 which is dealt in subsequent paragraphs. While revising the proposal dated 5 May 2017, the COPT has also furnished following additional information regretting for errors and rectifying the errors:

(i). **Manning Scale for Timber Logs:**

As per the settlement with the Trade Unions on 26.06.2009, the Manning Scale for Timber Logs specifies 8 Mazdoors. However, Cochin Port, since December, 2013 handles Timber Logs only by Grab Operation and therefore, the Manning Scale for Timber Logs is equivalent to that of Dry Bulk (Grab Operation- Other than Coal). While furnishing Reply to Queries dated 01.03.2017, the port has already given the comparison of the prevailing Manning Scale at Cochin Port with respect to the NIT award as brought out earlier wherein Timber Logs handling is mentioned by Grab Operations.

(ii). **Timber Logs- Cost of Log Grabber:**

Timber Grabs are engaged in stevedoring operations and the hire charges are specified at `50 per MT at Form-II, and at the proposed productivity of 700 MT per shift, the total cost is Rs.35,000. 'Log Grabbers', on the other hand, are engaged on the shore, the cost of which, therefore, is part of the shore handling tariff. The cost of the Log Grabber is also provided at Form-II, which is `150 per MT, and at the proposed productivity of 700 MT per shift, the total cost is `1,05,000 as at Form-XII (2). An error has happened in Form-X, 'Estimation of Equipment Hire Cost for Stevedoring Operations- Break Bulk Cargo', where 'Log Grabber' has been listed as the equipment instead of 'Timber Grab'. There is no change in the computation.

(iii). **Jumbo Bags- Number of Mazdoors for Stevedoring Operations :**

The number of Mazdoors specified at 20 for 2 hooks in Form-XI is an error. The number is corrected to 16 for 2 hooks as per the prevailing Manning Scale. Further, an error is noted in the provision of Tindal/ Leader for Jumbo Bags, which should be 2 instead of 2.5 when the number of hooks is 2 per shift. The error is corrected. Consequently, the Determination of Upfront Tariff for Stevedoring Operations- Break Bulk Cargo (Jumbo Bags) at Form XIV and the Final Tariff at Form XVI (2) for Break Bulk Cargo (Jumbo Bags) has undergone change.

(iv). **Dry Bulk Cargo and Timber Logs- Number of Winch Drivers and Signallers:**

The number of Winch Drivers and Signallers specified at 5 for 3 gangs is an error. The number is corrected to 4.3 as per the prevailing Manning Scale, which allows for 1 reliever up to 3 hooks and 2 relievers for 4 to 6 hooks, which was subsequently amended to 2 relievers for 3 hooks in the 3rd shift (Night) with no change in the 1st and 2nd shifts. (Copy of the Order attached). Therefore, there will be 4 Winch Drivers and Signallers each for 3 hooks in the 1st and 2nd shifts and 5 Winch Drivers and Signallers each for 3 hooks in the 3rd shift. The average therefore comes to 4.3 (13/9) per shift of 3 hooks. There is no change in the reliever pattern for the number of hooks other than 3. Consequently, the Final Cost of Stevedoring Operations- Dry Bulk Cargo at Form VIII and the Final Tariff at Form XVI (1) for Dry Bulk Cargo, which has 3 hooks; F. Fertilizer (MOP & Urea), Wheat, Shredded Scrap, Ilmenite Sand, Clinker and River Sand has undergone minor change.

(v). **Form V- Labour Cost of Stevedoring Operations- Dry Bulk Cargo:**

The error in the computation of the total cost is corrected. Consequently, the Final Cost of Stevedoring Operations- Dry Bulk Cargo at Form VIII and the Final Tariff at Form XVI (1) for all Dry Bulk Cargo under all methods has undergone minor change.

(vi). **Form XIV- Determination of Upfront Tariff- Break Bulk Cargo- Omission of labour cost from Revenue Requirement:**

Kindly refer to Para 2, Page 4 of the original Tariff Proposal dated 21.11.2016, reproduced below, which explains the rationale for omitting the cost of labour from the computation of Revenue Requirement.

"In the case of estimating labour cost, Cochin Port is unique so that the Port does not collect any charges from the stevedores for availing the services of port labour for stevedoring and shore handling operations in terms of 'wages + percentage levy' or 'per ton levy' and 'piece rate incentives'. These charges were clubbed with Wharfage when the Dock Labour Board was integrated with the Port Trust in 1998. Therefore, the labour cost at Cochin Port for computing the operating cost could be zero, which has serious implications in estimating the Operational and Administrative Overheads. Therefore,

the labour cost is considered at wages + 200% levy for the port labour deployed for stevedoring and shore handling operations. The said charges will be used only for computing the Operational and Administrative Overheads, and will not be accounted for in the operating cost. The labour considered are; Tindal/ Leader, Winch Driver, Signaller and Mazdoor, who are posted for operations”.

(vii). **Shore Handling Operations- Dry Bulk Cargo- Method 3 and 5:**

Cochin Port has opted, under Method 5, storage only within 1 km; therefore, there is no computation for storage beyond 1 km. For Method 3, storage, both within 1 km and beyond 1 km are opted, and the computations have been furnished accordingly. In this regard, kindly refer to Para 2, Page 5 of the original Tariff Proposal dated 21.11.2016, which is reproduced below.

“The Dry Bulk cargo, Coking Coal, Salt, River Sand and Shredded Scrap have their storage yards within 1 km distance from the berths, whereas MOP, Urea, Clinker, Ilmenite Sand and Wheat have the storage space mostly at a distance more than 1 km from the berths. The equipment norms have been proposed accordingly”.

For clarity, Method 5 has been provided with the sub-heading, ‘within 1 km’. The correction is highlighted in the Form- XVI (1).

(viii). **Shore Handling Operations- Dry Bulk Cargo (Salt) - Number of Trucks:**

The deviation in the number of trucks for Salt was explained at Para 2, Page 5 of the Tariff proposal dated 21.11.2016 and in the reply to Queries dated 01.03.2017, as under.

“Considering the relatively older and smaller trucks usually available for moving Salt to the storage yard due to the corrosive nature of the cargo, 5 trucks in addition to the norms are considered for computing the Operating Cost”.

(ix). **Break Bulk Cargo (Bagged Cargo) - Applicability of Method 1 and 3:**

Bagged Cargo of 50 kg bags each, when it used to be handled at Cochin Port about 8 years ago, was handled in two ways; unloading in Net Slings by Port labour from the ship to the trucks positioned below the hook, which will be stacked by the private labour on the truck, for proceeding directly to the consignee; and unloading in Net Slings by Port labour from the ship to the trucks positioned below the hook, which will be moved to the shed in the truck and unloaded by private labour at the shed and stacked. The delivery will be from the shed by private labour after loading on to trucks. Therefore, Method 1 for ‘Direct Delivery’ and Method 3 for ‘Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within Port premises’ have been proposed for Bagged Cargo. The other methods are not found feasible for Bagged Cargo handling at Cochin Port.

(x). **Jumbo Bags- Method 3- Norms for Mobile Cranes:**

Mobile Cranes are required to unload Jumbo Bags from the Trucks under Method 3. However, the Guidelines provide only 9 Trucks and no Lifting Equipments. Therefore, for operating 2 hooks, 2 Mobile Cranes are required on the shore; one per hook. In this regard, kindly refer to the reply to Queries dated 01.03.2017, where it was submitted at page, 2, Break Bulk Cargo- Equipment- Mobile Crane, 1.2 as under.

“The Guidelines have not allowed any shore-handling equipment (Mobile Cranes) for handling Jumbo Bags, which appears an omission. COPT had, however proposed 2 Mobile Cranes for operating two hooks, which are required to unload the Jumbo Bags (normally of 1-1.5 T each) from the trucks at the shed/ yard. There is no change now”.

For clarity, Method 5 has been provided with the sub-heading, ‘within 1 km’. The correction is highlighted in Form- XVI (1).

(xi). **Shore Handling Operations- Break Bulk Cargo (Steel Coils) - Number of Tractor Trailers:**

The deviation in the number of trucks for Steel Coils is explained in reply to Queries dated 01.03.2017, which is reproduced under.

“For Steel Coils, the equipments (trucks) are proposed higher than the norms towards ensuring the normative productivity. The specific nature of the operations of Steel Coil at Cochin Port where only one Steel Coil of about 20 T is carried in a truck at a time and the considerable time taken for lashing and the arrangement of dunnages for transportation were considered while proposing higher number of trucks”.

(xii). **Break Bulk Cargo (Bagged Cargo) - Proposed Productivity:**

Kindly refer to Para 3, Page 5 of the Tariff Proposal dated 21.11.2016, which is reproduced under:

“Cochin Port has not handled Bagged Cargo in the past five years. However, Ceiling Tariff is proposed for Bagged Cargo in case such cargo is handled in the future. Two types of operations are envisaged; Method 1 and Method 3, and Ceiling Tariff are proposed accordingly. The productivity achieved in this cargo when it was last handled about 8 years back was only 80-100 MT per hook per shift, and the productivity norms have been fixed accordingly”.

The proposed low productivity is confirmed. The port labour when deployed for handling Bagged Cargo, used to handle only 1,600-2,000 bags of 50 kg each per hook per shift, which is 80-100 MT. The productivity was never above this, and is one of the reasons for Bagged Cargo not being handled at Cochin Port, presently. The situation is unlikely to change in the future.

11.1. Additional information / clarification arising out of the revised proposal dated 05 May 2017, and information / clarification furnished by COPT, was sought to have clarity on a few points vide our letter dated 09 May 2017. The COPT has, vide its letter dated 09 May 2017, responded to the additional information/ clarifications sought by us. A summary of the information/ clarifications sought by us and the response of COPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarifications sought by us	Response from COPT
(i).	Clause 3.5.7 of the Stevedoring & Shore handling guidelines stipulates that for estimation of labour cost as per norms, the unit rate will be the prevailing actual cost of labour. It is, however, seen that the port has considered the labour cost plus 200% levy plus piece rate wages. The port to confirm that 200% levy and piece rate are actually paid by COPT. If not the COPT may consider to exclude it while estimating the labour cost in line clause 3.5.7 of Stevedoring & Shore handling Guidelines.	On re-examination of the proposal on the levy of 200% on the Labour Cost, the proposal is modified to exclude the levy of 200% from the computation of labour cost since the same is not recovered by COPT from the Stevedores. However, in accordance with the Guidelines, the actual wages of labour, without levy, are included in the computation of labour cost. Consequently, the Final Tariff at Form XVI has also undergone change.
(ii).	While arriving at the labour cost per shift in Form III (soft copy), the COPT has divided the wage cost per employee per month by 30 (number of days) and multiplied by 1.25 to arrive at labour cost per shift for Tindal, Signaller, Winch driver and Mazdoor. The reason for applying multiplying factor of 1.25 times to be explained.	The Labour Cost is computed by dividing the monthly wages of workers by 30 and multiplying the result by a factor of 1.25. The multiplication by the factor of 1.25 is resorted to account for the payments to the employees towards leave salary, medical benefits, gratuity and pension.
(iii).	Further it is seen from Form – V - Estimation of Labour Cost for Stevedoring Operations - Dry Bulk cargo (Soft copy), that while arriving at Average Piece Rate Incentive per employee per shift, the port has taken the productivity norm in respect of all cargos except coking coal and scrap and multiplied by 0.50. In respect of coking coal and scrap, port has multiplied by 0.35. Similarly, multiplying factor of 0.75 is applied to the productivity norm for break bulk cargo to estimate the Average Piece Rate in Form-XI. The basis of applying multiplying factor at 0.50, 0.35 and 0.75 to the productivity norm to arrive at Average Piece Rate Incentive to be explained.	The piece rate incentives paid out by the Port, which are not recovered directly from the Stevedores is removed from the computation of labour cost.

11.2. While furnishing its reply to the additional information / clarification sought by us, the COPT has also made further submissions as given below:

(i). **Revision of Hire Charges of Equipments**

The hire charges of certain equipments, on re-examination, have been modified to reflect the market situation prevailing at Cochin. The hire charges per shift for Pay loader (10.5 T) has been revised to ₹13,500 from ₹11,500; the capacity of DFLT at Form II has been revised to 5 T from 3 T and the hire charges revised to ₹12,000 from ₹6,400 and the hire charges of 30 T DFLT revised to ₹40,000 from ₹33,000. It is confirmed that the revised rates are the rates prevailing in the market, presently. Consequently, the rates at Form IV and Form VI (1), (2) and (3) and the Final Tariff at Form XVI (1) and (2) has undergone change.

(ii). **Modification in the number of Winch Drivers and Signallers**

Modification in the number of Winch Drivers and Signallers is resorted to correct the earlier proposal, where for 2.5 hooks in a shift, 3 Winch Drivers and Signallers were provided. However, as per the reliever pattern, the number should be 3.5 (for 15 hooks in a period of two days with number of hooks, 3-2-3 and 3-2-2, each day, the Winch Drivers and Signallers posted each day will be 4-3-4 and 4-3-3. Therefore, the number of Winch Drivers and Signallers at 21 for 15 hooks gives an average of 1.4 per hook (21/15), which at the average number of hooks of 2.5 in a shift will need 3.5 (1.4*2.5) Winch Drivers and Signallers each. Consequently, the rates at Form XIV and Final Tariff at Form XVI (2) have been changed.

(iii). **Modification in the Computation of Labour Cost for Bagged Cargo:**

Cochin Port does not handle any Bagged Cargo of 50 kg bags each, and the said cargo was last handled about 8 years ago. The productivity used to be extremely low at 80 to 100 MT per hook which is one major reason why the cargo is not handled at the Port presently. The cargo is unlikely to come in loose form which involves intensive labour involvement. Inclusion of the labour cost at the current level of manning scale of 14 Mazdoors per hook in addition to the normal deployment of 1 Tindal/ Leader and Winch Drivers and signallers including relievers per hook has increased the stevedoring rates for Bagged Cargo considerably. There is no market rate available at the Port today as the cargo is not handled for the past many years. Therefore, the revised rate can be accepted as the ceiling tariff. Also, the earlier proposal assigning 20% of the equipment cost (trucks) to labour cost against the norm of 10% for Shore Handling Operations is withdrawn, and 10% only is proposed, conforming to the Guidelines. The corrections are at Form XIII. Consequently, the rates at Form XV (1), XV (2) and Final Tariff at Form XVI (2) have been changed,

(iv). **Consequently, the rates at Form IV and Form VI (1), (2) and (3) have been changed, and the Final Tariff at Form XVI (1) and (2) has undergone change.**

11.3. While furnishing its reply on the additional information / clarifications sought by us, the COPT has also forwarded the further revised proposal modifying the labour cost component and hire charges for certain equipments. In the final revised proposal dated 9 May 2017, the COPT has made certain corrections only to the labour cost component and revision of hire charges for certain equipments. The comparison between the changes made in the labour cost component and hire charges of certain equipments with the original proposal and final revised proposal is furnished hereunder:

Labour cost:

Type of Labour	Labour Cost per shift considered in the Original proposal dated 21 November 2016, revised proposal dated 23 March 2017, and 2 nd revised proposal dated 5 May 2017 (in ₹/ shift) (Wages + 200% levy)	Labour Cost per shift considered in the Final revised proposal dated 9 May 2017 (in ₹/ shift)
Mazdoor	5574	1858
Signaller	6150	2050
Tindal	6103	2034
Winch Driver	6118	2039

The above modification is due to exclusion of 200% levy in the final revised proposal dated 9 May 2017.

Hire charges of certain equipments:

Particulars	Hire charges considered in the Original proposal dated 21 November 2016, revised proposal dated 23 March 2017, and 2 nd revised proposal dated 5 May 2017 (in ₹/ shift)	Hire charges considered in the Final revised proposal dated 9 May 2017 (in ₹/ shift) to reflect the market situation at Cochin
10.5 T Payloader	11500	13500
DFLT	6400 (3T DFLT)	12000 (5T DFLT)
30T DFLT	33000	40000

11.4. In view of the above modifications, the COPT has furnished final revised Upfront Tariff proposal for Stevedoring and Shore Handling Operations at Cochin Port as given below and accordingly sought the approval for the same:

Proposed Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at Cochin Port:**I. Dry Bulk Cargo:**

Sl. No.	Group	Commodity	Productivity / shift (MT)	Rate per M.T. in ₹ / tonne						
				Stevedoring Operations	Shore Handling Operations		Upfront Tariff (Stevedoring + Shore handling)			
					Ship Cranes	M-5 Cargo unloaded onto wharf (without hopper), loaded onto truck transported to storage yard within 1 Km				Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard
M-3 (Beyond 1 Km)	M-3 (Within 1 Km)	M-5 (Within 1 Km)	M-3 (Beyond 1 Km)	M-1 (Within 1 Km)						
1	Finished Fertilizers	MOP	2400	107.00	0.00	154.00	--	--	261.00	--
		Urea	1950	120.00	0.00	184.00	--	--	304.00	--
2	Food Grain	Wheat	1980	119.00	0.00	181.00	--	--	300.00	--
3	Coal	Coking Coal	3200	92.00	136.00	0.00	109.00	228.00	--	201.00
4	Scrap	Shredded Scrap	1800	126.00	330.00	0.00	--	456.00	--	--
5	Ore and Minerals	Ilmenite Sand	2610	102.00	0.00	143.00	--	--	245.00	--
6	Limestone and other bulk	Clinker	2850	98.00	0.00	173.00	--	--	271.00	--
		River Sand	2850	98.00	153.00	0.00	127.00	251.00	--	225.00
7	Salt	Salt	3200	108.00	0.00	0.00	130.00	--	--	238.00

II. Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Productivity / shift (MT)	Rate per M.T. in ₹ / tonne						
				Stevedoring Operations	Shore Handling Operations			Upfront Tariff		
				Using Ship Cranes	Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises M-3	Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within port premises and vice versa M-4	Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises or vice versa M-1			
								M-3	M-4	M-1
1	Bagged Cargo	Cashew	200	574.00	277.00	0.00	25.00	851.00		599.00
		Cement	200	574.00	277.00	0.00	25.00	851.00		599.00
2	Jumbo Bags	Soda	800	122.00	126.00	0.00	11.00	248.00		133.00

		Ash, Cement etc.								
3	Iron and Steel Coil	Steel Coil	1000	145.00	171.00	0.00	16.00	316.00		161.00
4	Iron and Steel pipes, plates	Steel Bars	825	197.00	160.00	0.00	15.00	357.00		212.00
		Steel plates	700	232.00	189.00	0.00	17.00	421.00		249.00
5	Timber Logs- Hard	Logs	700	150.00	0.00	388.00	0.00		538.00	
6	Project Cargo- Ceiling Tariff per Shift									50000.00

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Ministry of Shipping in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, to fix normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operations, separately for mechanized and manual handling of dry bulk cargo and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October 2016 has forwarded the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation authorized by Major Ports. Thereafter, a Workshop was conducted in the Office of this Authority in November 2016 with all the Major Port Trusts. In this backdrop, the Cochin Port Trust (COPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at COPT.
- (ii). The COPT had initially filed a proposal in November 2016. Subsequently, based on the information/ clarification sought by us, the COPT filed revised proposal dated 23 March 2017 and further revised it vide its letter dated 9 May 2017. Subsequently, the COPT has revised its proposal based on certain clarification sought by us and forwarded vide its email dated 9 May 2017. The final revised proposal dated 9 May 2017 alongwith the information/ clarification furnished by the COPT during the proceedings of the case in reference is considered in the analysis.
- (iii). As stated earlier, this Authority has vide Order No.TAMP/81/2016-COPT dated 8 February 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on adhoc basis as an interim arrangement. The current exercise is for fixation of final upfront tariff based on the proposal filed by the COPT.
- (iv). The cargo profile of COPT is dominated by Liquid Cargo, predominantly POL at 67%, containerised cargo at 26% and Dry and Break Bulk cargo at 7% of the throughput of 22.10 Million Metric Tonnes (MMT) handled in the year 2015-16. Of the Dry and Break Bulk cargo, 66% comprises of Cement and Fertilizer Raw Materials handled through pipelines and conveyors, which does not involve Stevedoring operations. Therefore, the volume of cargo that involves stevedoring and shore handling at COPT based on 2015-16 traffic is only 0.522 MMT. The containerised cargo handled at the BOT terminal, operated by IGTPL, is outside the scope of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, 2016 as per clause 1.4.
- (v). The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for twelve broad Commodity Group under each dry bulk cargo and break bulk cargo. The Guidelines also lists details of cargo under each commodity group. The COPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for seven dry bulk Group viz., Finished Fertilisers, Food Grains, Coal, Scrap, Ores & Minerals, Limestone and other bulk cargos and salt and six break bulk cargo group viz., Bagged Cargo, Jumbo Bags, Iron & Steel – Coil, Iron & Steel – Pipes&, Plates, Timber logs and Project cargo following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. Amongst the broad cargo group, the COPT has proposed upfront stevedoring tariff for nine dry bulk commodities and seven break bulk commodities.
- (vi). **Productivity Standards for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**

Dry Bulk Cargo

- (a). The COPT has arrived at the Productivity norm in respect of Murate of Potash (MOP), Urea, Food Grains (wheat), Coal (coking coal), Shredded Scrap, Ores & Minerals (illmenite sand),

clinker, river sand and Salt under Dry Bulk Commodity cargo group at 2400 tonnes per shift, 1950 tonnes per shift, 1980 tonnes per shift 2850 tonnes per shift, 3200 tonnes per shift, 1800 tonnes per shift, 2610 tonnes per shift, 2850 tonnes per shift, 2850 tonnes per shift and 3200 tonnes per shift respectively at lower levels (except food grain and ores and minerals) as compared to the against productivity norm prescribed in the Guidelines at Annex-III of Stevedoring and Shore handling Guidelines for the corresponding cargo group.

- (b). The COPT has arrived at the Productivity norm in respect of Bagged cargo (cashew and cement), Jumbo bags (soda ash, cement etc.), Iron & Steel-coils (steel coils), Iron & Steel-plates (steel bar), Iron and Steel plates (steel plates) and Timber Logs at 200 tonnes per shift, 800 tonnes per shift, 1000 tonnes per shift, 825 tonnes per day, 700 tonnes per shift and 700 tonnes per shift respectively as against productivity norm prescribed in the Guidelines at Annex-IV of Stevedoring and Shore handling Guidelines for corresponding cargo group.
- (c). A comparative position of the normative productivity for dry bulk and break bulk cargo as per the Guidelines, the average productivity achieved by COPT for the last three years 2013-14, 2014-15 and 2015-16 based on the information furnished by COPT, the productivity level considered by the COPT and the reasons and basis for the same is furnished in a statement attached as **Annex – I (a) and I (b)**.
- (d). Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustments in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific condition having impact on the norm prescribed in the Guidelines. In view of the reasons furnished by the Port for deviation from the productivity norms prescribed in the Guidelines as brought out in **Annex – I (a) and I (b)** and in view of clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines, this Authority decides to go ahead with the proposal of the Port based on the productivity standards proposed by the COPT.

(vii). **Rates for the Stevedoring Operations - Dry bulk and Break bulk:**

- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment hire charge:
 - (i). Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations. As per the said Annex, for ship to share the normative handling equipment are ship crane or shore crane or HMC or combination of these handling equipments. Norms prescribed for hatch working are Dozer 5T – 1 number hatch, grabs 1 no. per hook for a few dry bulk cargo and for dry bulk cargo it is 1 no of excavator per hatch per 1 no Grab per hook. As against the above position in the Guidelines, the COPT has reported that it does not have any cargo handling equipments except a 40T HMC, which is hired out to users for stevedoring operations. Since the capacity and outreach of the HMC is relatively low, the COPT has stated that crane is mainly used by barges and small ships only. The hire charges of HMC are, therefore, not included in the Ceiling Tariff for stevedoring operations, and the Ceiling Tariff for all the commodities have been computed on the basis of handling by ship cranes. The COPT has proposed the ship to shore handling using ship crane for both Dry Bulk and Break bulk Cargo. The proposal of COPT is in line with the normative equipment prescribed in the Guidelines.
 - (ii). The other Equipment proposed for handling Dry Bulk cargo are one pay loader per hatch per shift and 1 Grab per hook per shift which is as per the norms. For break bulk cargo, one Fork Lift Truck (FLT) per shift of 5T/30T proposed by COPT is in line with the equipment norms prescribed in Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
 - (iii). Further, as per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

The COPT has, in the revised proposal, estimated hire charges for Pay Loader (10.5T), 5T DFLT, 30T DFLT at ₹ 13500/- per shift, ₹ 12,000/- per shift and ₹ 40000/- per shift respectively. The COPT has not furnished any documentary evidence in support of the hire charge of equipment. When sought clarification, the COPT has stated that the documentary evidence for the equipment hire charges could not be furnished as the bills issued by the Stevedores are composite, covering the entire operation. The COPT has, however, confirmed that hire charges reflect the prevailing market rate. The position reported by the port is relied upon.

(c). **Labour Cost:**

- (i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in Annex – VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost.

The COPT has implemented the NTA award only partially. The labour deployment considered by the COPT is based on the actual labour deployment for stevedoring operations based on the Manning scale agreement between the Management and the Labour Unions at Cochin Port. Though the Stevedoring and Shore handling Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for Dry Bulk operations, it is understood that one Tindal who is the leader of the Gang is a mandatory requirement per shift. Further, the COPT has proposed to include one reliever upto 1 to 3 hooks and two relievers for 4 to 6 hooks with regard to deployment of Winch drivers and signalman as per agreement entered between the Management and the Labour Unions at Cochin Port while estimating labour cost. The number of each type of labour category for each type of cargo is stated to be as per the agreement between the Management of COPT and the Labour Unions. In view of the above position cited by COPT and recognising that the guidelines allows port to consider any other norms specifically given for a port to be followed for calculation of labour cost, the number of labour considered by the COPT, which is reportedly based on agreement between the Management of COPT and the Labour Unions, is considered as proposed by the port

- (ii). The COPT has, in its proposal, stated that the port does not collect any charges from the stevedores for availing the services of port labour for stevedoring and shore handling operations in terms of 'wages + percentage levy' or 'per ton levy' and 'piece rate incentives'. These charges were clubbed with Wharfage when the Dock Labour Board was integrated with the Port Trust in 1998. The Port in its original proposal and March proposal stated that since the labour cost at Cochin Port for computing the operating cost could be zero, which has an implications in estimating the Operational and Administrative Overheads, the COPT has considered the labour cost at wages + 200% levy for the port labour deployed for stevedoring and shore handling operations. The COPT has also considered the piece rate incentive @ 0.50 per tonne for dry bulk cargoes except coking coal and scrap, 0.30 per tonne for coking coal and scrap and 0.75 per tonne for break bulk cargo to estimate the average piece rate incentive. The total labour charges was used only for computing the Operational and Administrative Overheads, and not considered while arriving at the operating cost.

As stated earlier, as per Clause 3.5.7 of the Guidelines the unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms.

To a specific query in view of deviation from the Guidelines, the COPT has, in its final revised proposal, modified the labour cost duly excluding the levy of 200% from the computation of labour cost on the ground that levy at 200% is not being recovered from the Stevedores. The COPT has also in the final revised proposal of May 2017 excluded the average piece rate incentive considered by it initially to

arrive at the labour cost. The unit cost of labour with respect to Mazdoor, Signaller, Tindal and Winch Driver considered by COPT is ₹1858 per shift, ₹ 2050 per shift, ₹ 2034 per shift and ₹ 2039 per shift respectively as per actuals. The estimate of labour considered by the COPT in its final revised is in line with the guideline position and hence is considered as estimated by the COPT.

- (iii). In short, based on the above analysis, the labour cost as estimated by COPT is considered.
- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by COPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff, based on the various parameters discussed above is attached as **Annex- II**.
- (viii). **Rates for the Shore handling Operations:**
 - (a). As stipulated in Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
 - (b). Equipment hire cost:
 - (i). Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines list down the five different handling methods that are adopted for shore handling operations of dry bulk cargo and four methods adopted for handling break bulk cargo. Out of the five handling methods prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo, the COPT has considered two unloading methods. Dry Bulk cargo Coking coal, Shredded Scrap and River sand are envisaged to be handled by method 5 viz. Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard; MOP, Urea, Clinker, Ilmenite sand and wheat are envisaged to be handled under method 3 viz. Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within the port premises for storage beyond 1k.m. Further, coking coal and river sand are envisaged to be handled by Method 3 also within 1km.

In respect of break bulk cargo, the COPT has proposed handling of all cargo (except timber logs) under method 1 viz. Cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignees premises and method 3 i.e. Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises and vice a versa. In case of timber logs, the only method of handling envisaged is Method 4 viz. Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee premises. The method of handling dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by COPT for proposing the rates for shore handling operations is relied upon.
 - (ii). Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex – IX of the Guidelines proposed to be deployed for the shore handling operations.
 - (iii). A comparative position of the equipment deployment proposed by COPT for Shore handling operation vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for the method adopted by COPT is tabulated below:

A. Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Method of Shore Handling Operation adopted by COPT from the five methods prescribed in the Guidelines	Equipment Profile		Reasons for deviation, if any, as explained by COPT
				Norm	Proposed by COPT	
1	Finished Fertilisers	Murate of Potash (MOP) and Urea	Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises beyond 1 km.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 2 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 2 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	No deviation
2	Food Grains	Wheat	Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises beyond 1 km.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 2 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 2 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	No deviation
3	Coal	Coking Coal	(i). Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises within 1 km.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	No deviation
			(ii). Method 5 - Unloading of cargo onto wharf (without hopper) and loaded onto trucks and transportation to storage yard within 1 km.	10T Pay Loaders - 10 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	10T Pay Loaders - 10 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	No deviation
4.	Scrap	Shredded Scrap	Method 5 - Unloading of cargo onto wharf (without hopper) and loaded onto trucks and transportation to storage yard within 1 km.	10T Pay Loaders - 5 nos. Excavators – 5 Nos. 15T Trucks – 9 Nos.	10T Pay Loaders -5 nos. Excavators – 5 Nos. 15T Trucks – 9 Nos.	No deviation
5.	Ores & Minerals	Ilmenite sand	Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises <u>beyond 1 km.</u>	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 2 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 2 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	No deviation
6..	Limestone & Other bulk	Clinker	(i).Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises <u>beyond 1 km.</u>	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 25 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 25 Nos.	No deviation
		River Sand	(ii).Method 5 - Unloading of cargo onto wharf (without hopper) and loaded onto trucks and transportation to storage yard within 1 km.	10T Pay Loaders - 10 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	10T Pay Loaders - 10 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	No deviation
			(iii). Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises within 1 km.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	No deviation
7.	Salt	Salt	Method 3 - Unloading of cargo onto trucks through hopper and transportation to storage yard within the port premises within 1 km.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 15 Nos.	30 cub Mobile Hoppers – 4 Nos. 10T Pay Loaders - 4 nos. 15T Trucks – 20 Nos.	There is deviation from the prescribed norm in respect of trucks. Considering the relatively older and smaller trucks usually

						available for moving Salt to the storage yard due to the corrosive nature of the cargo, 5 trucks in addition to the norms are considered for computing the Operating Cost
--	--	--	--	--	--	---

B. Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Method of Shore Handling Operation adopted by COPT from the four methods prescribed in the Guidelines	Equipment Profile		Reason for deviation as explained by COPT
				Norm	Proposed by COPT	
1	Bagged cargo	Cashew	(a). Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa	Not Applicable	20 T Tractor Trailer - 10 nos.	There is a deviation from the norm prescribed. Bagged Cargo of 50 kg bags each, when it was handled at Cochin Port about 8 years ago, was handled in two ways; unloading in Net Slings by Port labour from the ship to the trucks positioned below the hook, which will be stacked by the private labour on the truck, for proceeding directly to the consignee; and unloading in Net Slings by Port labour from the ship to the trucks positioned below the hook, which will be moved to the shed in the truck and unloaded by private labour at the shed and stacked. The delivery will be from the shed by private labour after loading on to trucks. Therefore, Method 1 for 'Direct Delivery' and Method 3 for 'Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within Port premises' have been proposed for Bagged Cargo considering the past handling method.
		Cement	(b). Method 1- Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignee premises or vice a versa.	Not Applicable		

2	Jumbo bags	Soda Ash, Cement	(a). Method 1 - Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignee premises or vice versa.	No Equipment	No Equipment	No deviation
			(b). Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa	15 T Trucks - 9 nos.	10 T Mobile Cranes - 2 nos. 40 T Truck trailer - 9 nos.	Deviation from the norms. For operating 2 hooks, 2 Mobile Cranes are required on the shore; one per hook are required to unload the Jumbo Bags (normally of 1-1.5 T) from the trucks at the shed/ yard Further, the COPT has envisaged 40T Truck Trailer for transportation to storage yard as against 15T Trucks.
3	Iron & steel - coils		(a). Method 1 - Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignee premises or vice versa.	No Equipment	No Equipment	No deviation.
			(b). Method 3 - Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa	30 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 9 nos.	30 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers - 15 nos.	Deviation in respect of TTs. The trucks are proposed higher than the norms towards ensuring the normative productivity. The specific nature of the operations of Steel Coil at Cochin Port where only one Steel Coil of about 20 T is carried in a truck at a time and the considerable time taken for lashing and the arrangement of dunnages for transportation were considered while proposing higher number of trucks.
4	Iron & steel – Pipes & Plates – Both Steels Bars & Steel Plate		Method 1 - Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignee premises or vice versa.	No Equipment	No Equipment	No deviation.
			Method 3 – Unloading of cargo onto trucks and transportation to storage yard within the port premises or vice versa	10 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers – 9 nos.	10 T Mobile Cranes - 2 nos. at yard, 40 T Tractor Trailers – 9 nos.	No deviation

5.	Timber Logs		Method 4 – Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and transported to storage yard within the port premises or vice versa	10T Log Graber – 7 Nos. 40 T Tractor Trailers – 12 nos.	10T Log Graber – 7 Nos. 40 T Tractor Trailers – 12 nos.	No Deviation
----	-------------	--	--	--	--	--------------

As seen above, there is a slight deviation in equipment profile proposed for deployment by COPT for a few cargo items for undertaking the Shore Handling Operations as compared to the equipment deployment norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and in view of justification furnished by COPT for deviation from norms as brought out above and also recognising that none of the users/ stevedores have objected to the equipment proposed to be deployed by COPT, this Authority decides to fix upfront tariff for shore handling operations based on the equipment profile proposed by COPT.

Clause 4.5.6. of the stevedoring and shore handling guidelines stipulates that the concerned port shall obtain the hire cost of equipment from the market for determination of the upfront tariff.

The COPT has not furnished any documentary evidence in support of the hire charge of equipment stating that the documentary evidence for the equipment hire charges could not be furnished as the bills issued by the Stevedores are composite, covering the entire operation. The hire charge of the equipment is reportedly based on rates obtained by the port through enquiries with the trade. This Authority, therefore, relies on the equipment hire charges considered by the port.

(c). Labour Cost:

Clause 4.5.7. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the norm for estimating labour cost for shore handling operations at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. In the final revised proposal, the labour cost estimated by the COPT is at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% of the equipment hire cost for Break bulk cargo, which is per the stipulation contained in Clause 4.5.7.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

(d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations.

(e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by COPT to arrive at the upfront shore handling tariff.

(f). The cost statement for determination of the upfront shore handling tariff for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by COPT and considered by this Authority, based on the various parameters discussed above is attached as **Annex– III (a)** for dry bulk cargo and **Annex – III (b)** for break bulk cargo.

(ix). As stated earlier, since the COPT envisages ship to shore handling by using ship crane and has not included handling cost by HMC, which is mainly used by barges and small ships, the port has stated that the HMC hire charges, if any, will be in addition to the Ceiling Tariff proposed for stevedoring and shore handling operations as per the rates for HMC approved by this Authority. Accordingly, the COPT has proposed a condition in the Scale of Rates stating that the performance standards and tariff for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo for Stevedoring operations are considered only by using Ship Cranes. The HMC hire charges will be levied separately on its deployment as per the prevailing SOR. Since the port does not envisage deployment of HMC for stevedoring operations and hence cost of HMC hire is not included in the proposed upfront tariff. That being so, the proposal of the COPT

that in case 40T HMC of the port is deployed, hire charges will be levied as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates approved by this Authority vide Order No.TAMP/58/2015-COPT dated 27 February, 2016 is approved.

- (x). The port has proposed upfront tariff for shore handling operations for all dry bulk cargo and break bulk cargo viz. MOP, Urea, wheat, Coking Coal, Shredded Scrap, Ilmenite sand, Clinker, River sand and Bagged cargo, Jumbo bags, Steel coils, steel bars, Steel plates, Timber Logs, salt and Project cargo based on the upfront tariff derived generally following the prescribed norms and which is supported with detailed cost calculation as stated earlier. However, as regards the break bulk cargo viz. project cargo including Machinery, the COPT has stated that port handles very small volumes of Project Cargo including Machinery, which are of highly varying dimensions and weight ranging from a few Tonnes to a few hundred Tonnes, and the handling gears also vary sharply as per the specific requirements of the cargo. The port has emphatically stated that it is not feasible to have a detailed breakup of the cost for this cargo. The COPT has proposed ceiling tariff of ₹50,000/- per shift which is reportedly based on discussion with the port users and the handling agents and after obtaining approximate cost of ₹50,000 per shift. The Stevedoring and Shore handling Guidelines do not prescribe productivity norm, equipment deployment norms for project cargo and machinery citing that cargo are not homogeneous in nature and they come in different sizes, shapes and weight. Hence, no productivity norms, equipment norms are prescribed in the guidelines. The guidelines stipulate that upfront tariff is to be prescribed on per shift basis based on the best productivity achieved by the port or any port handling such cargo. Since the port has emphatically stated that detailed costing cannot be worked out for this cargo, and recognising that the proposed rate is based on discussion with port users, the upfront tariff for project cargo as proposed by the COPT is approved in the absence of detailed costing made available by the port. The COPT is advised to come up with proper cost calculation at the time of next review based on best productivity achieved at its own port and other parameters based on actual operation of handling project cargo at its own port or alternatively other Major Port handling similar cargo.
- (xi). Based on the above analysis and taking into consideration the submissions made by the COPT, the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for dry bulk cargo and Break bulk cargo is approved as proposed by the Port in its revised proposal.
- (xii). The COPT has proposed Performance Standards for Dry bulk cargo and break bulk cargo in terms of ship berth day output for 100% escalation as follows:
- (a). **Performance Standards for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.**

Sl. No.	Cargo	Ship Berth Day Output (MT)
1.	Murate of Potash	9000
2.	Urea	7500
3.	Wheat	6000
4.	Coking Coal	12000
5.	Shredded Scrap	5400
6.	Ilmenite Sand	9720
7.	Clinker	9720
8.	River Sand	9720
9.	Salt	12000

- (b). **Performance Standards for Break Bulk:**

Sl. No.	Cargo	Ship Berth Day Output (MT)
1	Bagged Cargo	600
2	Jumbo Bags	2400
3	Steel Coil	3000
4	Steel Plates and Pipes	2100
5	Steel Bars	2475
6	Timber Logs- Hard	2100

As per clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standard as

prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. On a confirmation sought in this regard, the COPT has stated that the Performance Standards proposed are as per the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping in June, 2016. The Performance standards for dry bulk cargo proposed by the port are compared with that given in the Berthing Policy at para 4.1.3.(iv) and is given below:

As per the Berthing Policy			Proposal of the COPT	Reasons for deviation furnished by COPT
Cargo	Berth day output in tonner/ day for 1 ship crane	So, Berth day output in tonnes/ day for 4 ship crane prescribed in Berthing Policy is -	Berth day output in tonnes/ day	
Murate of Potash	3000	12000	9000	Moderation in no of ship cranes. Considered 3 ship cranes as per norms of 3 hooks prescribed in the stevedoring guidelines in place of 4 nos of ship crane prescribed in the Berthing Policy
Fertiliser (Urea)	2500	10000	7500	
Food Grain (Wheat)	2000	8000	6000	
Salt	3000	12000	12000	No deviation
Coal (Coking coal)	3000	12000	12000	No deviation

As regards salt and coking coal, it is seen from the above table, that the performance standards proposed by the port are in line with the performance standard in the Berthing policy and hence is prescribed.

As regards Urea, Murate of Potash and Wheat, the port has stated that it has adopted the berth day output as prescribed in the Berthing policy except of one moderation in no of ship cranes. As against 4 ship cranes prescribed in the berthing policy, the port has considered 3 ship cranes based on the no of hooks prescribed in the stevedoring and shore handling guidelines.

As the port is the best judge of the operations carried out at its port and recognising that clause 7.1. of the berthing Policy allows the port to use the approach detailed in the Policy adapting it based on their existing infrastructure to calculate performance norms, based on the clarification furnished by the port, the deviation in the performance standards proposed by the port in respect of these three cargo is accepted. Clause 7.2 of the Policy regarding rolling out of Performance Norms encourages to roll out performance norms in a phased manner during the first year to reach the target levels. The ports are required to review the performance norms every quarter in the first year until target norms are achieved. The port has proposed a suitable note to review the Performance norms as per the Berthing Policy which is approved as stated in the subsequent paragraphs.

The Berthing Policy does not prescribe specific performance standards for other dry bulk cargo like shredded scrap, illmenite sand, clinker and river sand proposed by the port. That being so, the performance standards as proposed by the COPT which are stated to be as per the performance standards prescribed in the guidelines are relied upon and are approved. In any case, a note is prescribed requiring port to review the Performance Standards as per Berthing Policy. While doing so, the port should review the Performance Standards for these cargo as well following the approach prescribed in the Berthing Policy.

For break bulk cargo, the Stevedoring and shore handling guidelines stipulate that the Performance Standards to be prescribed by the respective ports, will be applicable. That being so, the performance standards for break bulk cargo is approved as proposed by the port. The port has not proposed any performance standards for project cargo for which upfront tariff is sought. That being so, it is stated therein that productivity to be considered by the port can be based on the best productivity achieved by the port in handling such cargo so that 100% WPI indexation in tariff is available to the licensed agent on achievement of the performance standards in respect of this cargo. As stated earlier, the port to propose specific performance standards for this cargo at the time of next review.

As regards the point made by the USAC requesting that the productivity norms should be fixed “per hook per shift basis” instead of “per day basis” citing various reasons, the COPT has stated that the productivity norms are specified in terms of ship berth day output since the same is a meaningful average which takes into account normal ship operations. In this regard, it is more relevant to state that as per the Stevedoring and shore handling guidelines, the performance standards for dry bulk cargo have to be prescribed as per the Berthing Policy. The Berthing Policy prescribes performance on berth day output. Hence the proposal of the COPT is found to be in line with the guideline position.

- (xiii). (a). While approving ad-hoc tariff, this Authority has approved terms and conditions commonly for all Major Port Trusts. The COPT has proposed to define the term ‘Day’ as the period of 24 hours starting from 7 am of day and ending at 7 am on the following day. The definition of “Day” proposed by COPT is in line with the definition prescribed in the Scale of Rates of COPT. Hence, the proposed definition is prescribed.
- (b). The COPT has proposed to define the term “Shift” as the duration of 8 hours comprising of 3 shifts in a day which is approved as proposed by the COPT.
- (c). The COPT has also proposed to define the term “Port Limit” as the limits of Cochin notified by the Central Government in terms of Section 4(2) of the Indian Ports Act, 1908. With regard to the definition of this term, it is seen that the word “Port limit” is not mentioned in the entire upfront tariff schedule proposed by COPT and hence not found necessary to prescribe. In any case, this term will continue to be governed by the provisions of the relevant Act and hence non-inclusion of definition of this term will not have any impact.
- (d). The definitions of other relevant terms prescribed by this Authority while approving adhoc upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling at COPT is prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates.
- (xiv). The COPT has proposed some notes under the General Terms and Conditions, which are discussed hereunder:
 - (a). The note (1) proposed by the COPT under General Terms & conditions is already prescribed under General Terms and Condition at note nos. (vi) & (vii) in the adhoc upfront tariff schedule. The same is proposed to be prescribed in final SOR.
 - (b). The note (2) proposed by the COPT under General Terms & conditions is already covered under Definitions of the term “Stevedoring” and hence not duplicated.
 - (c). The note (3) proposed by the COPT under General Terms & conditions defines the charges included in Shore handling operations. The said note states that the charges for shore handling operations include arranging and receiving the cargo to / from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and does not include receiving and delivering of cargo from / to wagons / trucks and transportation charges from port premises to consignee’s premises. The note stating that it does not include receiving and delivering of cargo from to trucks is not found to be in line with definition of the term “Shore Handling” prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports 2016 issued by the MOS. It is another matter that the definition does not cover transportation from port premises to consignee premises, which is factually correct. However, the harmonious reading of definition of shore handling given in the policy and the Methods 3, 4 and 5 for shore handling operations prescribed in the guidelines and the equipment norms prescribed in Annex - IX and X of the guidelines would show that receipt of cargo at the stack yard and delivery of cargo at the stack yard i.e. unloading from truck or loading onto truck at the stack yard are required to be done by the licensed operator with the normative equipment profile. Therefore, the request of COPT to exclude receipt and delivery of cargo at the stack yard from shore handling operations is not agreed to. The term “shore handling” is, therefore, prescribed in line with the Policy as also prescribed while approving adhoc upfront tariff for COPT for stevedoring and shore handling operations under the Definitions.
 - (d). The note (4) proposed by the port states that the Performance standards will be reviewed as per the Berthing Policy guidelines or any other guidelines of the Ministry of Shipping / competent authority as is applicable from time to time. The proposed note is in line with 7.2. of the Berthing Policy and hence is prescribed as proposed by the port subject to slight

modification to stipulate review every quarter during the first year until target norms for commodity are reached as prescribed in clause 7.2. of the Berthing Policy.

- (e). The note (5) proposed by the port states that the performance standards and tariff for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo for Stevedoring operations are considered only by using Ship Cranes. The HMC when used will incur separate hire charges as per the prevailing SOR. The proposed note is slightly reworded and shifted from General terms and Conditions to notes under tariff schedule.
 - (f). Note no. (6) proposed by the COPT prescribes various methods of shore handling operations at COPT which is retained as proposed by COPT.
 - (g). Notes proposed by the COPT as at (7) and (8) are already prescribed in notes (viii) and (ix) in the ad-hoc upfront tariff approved by this Authority which are continued to be prescribed in the final upfront tariff schedule for shore handling operations.
 - (h). Other general terms and conditions prescribed in the ad-hoc upfront tariff approved by this Authority in the Order dated 8 February 2017 are continued to be prescribed in the final upfront tariff schedule as well, as they are found relevant.
- (xv). As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines to be read with clause 2.10 of the Guidelines, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards by the Operator. In the event the COPT confirms that the Operator has not achieved the prescribed performance standards in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The COPT has proposed a note to the above effect in its Scale of Rates. However, the base year for indexation proposed by COPT is January 2016 which is corrected as January 2017 as estimates are of prevailing rates which pertain to the year 2017. Except for the above modification, the note proposed by COPT is approved.
- (xvi). Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004–Genl. dated 7 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

In this regard, the COPT has opined that coastal concession is not advisable in the tariff for stevedoring and shore handling operations mainly because multiple firms carry out stevedoring and shore handling operations at Major Ports except in the case of Mumbai Port Trust (MBPT) with varying mix of foreign and coastal cargo with some firms handling only foreign or coastal cargo. When multiple firms are engaged in stevedoring and shore handling operations at Major Ports except MBPT with varying mix of foreign and coastal cargo, prescription of coastal concession will result in undue increase in tariff for foreign cargo, which may have unintended consequences.

It is relevant here to mention that the Mormugao Port Trust (MOPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations made a similar request for non-prescription of concessional tariff for coastal cargo on the grounds that cost of handling cargo by stevedores remains the same irrespective of its origin and that the stevedores handling only coastal cargo may not be in a position to recover its costs in comparison to the stevedore who handles same cargo from a foreign vessel. The other ports like Visakhapatnam Port Trust (VPT) and Kandla Port Trust (KPT) have also made similar points.

In view of the above position, the Ministry of Shipping (MOS) has been requested in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations. Accordingly, notes as per coastal policy direction issued by the MOS are incorporated in the upfront tariff schedule in line with prescription at all the other Major Port Trusts. If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the stand taken above, a suitable amendment is issued at that point of time.

- (xvii). (a). The United Stevedores' Association of Cochin Pvt. Limited (USAC) has pointed out that the productivity levels considered are on very high side and since the USAC depends on ship cranes it has requested to reduce the proposed productivity levels considered in the computation. In this regard, it is to state that the productivity norms prescribed in the Stevedoring and shore handling guidelines are on the normative basis considering the optimal equipment handling irrespective of Ship cranes or shore cranes or HMC or combination of equipment. As stated earlier and as stated by COPT, the port has moderated the productivity levels from the norms prescribed in the Guidelines which is discussed earlier.
- (b). The USAC has pointed out that the dry and break bulk vessel traffic is very low at Cochin Port over last couple of years due to various factors. Only 19 bulk vessels and 41 break bulk vessels were handled through the COPT in the year 2015-16. This indicate more than one third of the year berths were free with no vessels. In such a situation, the upfront tariff fixation as well as notifying performance standards will further deteriorate the minimum ongoing traffic of dry and break bulk cargo through this Port and hence, it is too early to implement this proposal. In this regard, it is to state that both the COPT and this Authority are governed by the Stevedoring and Shore Handling Policy and Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS which require prescription of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. Further, as stated by COPT, the upfront tariff would bring in transparency in Port charges, which along with competition among stevedores, can attract more cargo to the Port.
- (c). The USAC has also pointed out that the proposal has not mentioned anything regarding revenue share/ license fee/ royalty payable to Cochin Port by the Operator. USAC has thus pointed out that it is imperative to notify revenue share/ license fee/ royalty payable to Port by the operator post implementation of proposal. In the event, no charges were explicitly mentioned, it will be difficult for the operator to collect from customer as this will be additional amount over the rate notified by this Authority. USAC has requested this Authority to notify the revenue share/ license fee/ royalty to Port explicitly in the final notification.

Clause 3.5.5 and 4.5.5 of the stevedoring and shore handling guidelines explicitly stipulate that revenue share will not be considered as cost for determination of tariff. Further, clause 3.5.5. (a) stipulates that the concerned Port Trust shall fix per metric tonne royalty considering the aspects prescribed in the guidelines. Thus, the point made by the USAC to this Authority to notify revenue share is beyond the mandate of this Authority and not in line with the guidelines.

As regards the point made by USAC about license fee, reference is drawn to clause 3.5.4 and 4.5.4 of Shore Handling Guidelines which states that no license fee is to be considered for upfront tariff fixation of stevedoring and shore handling operations as land is not allotted for shore handling operations as such. The Port will continue to charge the applicable wharfage on the cargo handled, storage charges for the cargos stored at the Port premises as per the prevailing Scale of Rates as per the guidelines. The position is very explicit in the guidelines in this regard.

- (d). Another point made by USAC is that the Operator who achieves 100% performance standard in previous year would be entitled for 100% WPI indexation whereas the non-performers will

be eligible for only 60% indexation. Thus, different operators for the same commodity will have different tariff system in force at Port which will be confusing to customers and will be totally difficult to implement. Therefore, USAC has requested this Authority to have a common revision in tariff irrespective of performance. The point made by the USAC is not in line with clause 7.1. of the stevedoring and shore handling guidelines which stipulates that the operator who achieves performance standards, is entitled for 100% WPI indexation as against 60% WPI indexation in the rates. In any case, the rates to be approved by this Authority are ceiling rates as per clause of the guidelines. Thus, stevedoring and shore handling guidelines give flexibility to the licensed agent to charge rates lower than the rates approved by this Authority. Competition may stabilise the rates.

- (xviii). Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.

In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002.

In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the port is advised to apply the ceiling rates approved by this Authority to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. Thus, the port is requested to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

- (xix). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No. TAMP/81/2016-COPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved by this Authority will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 8 February 2017.

14.1. In the result, and for the reasons given above and based on the collective application of mind, this Authority approves the schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the COPT are attached as **Annex - IV** and **V** respectively.

14.2. The approved ceiling rates is to be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

14.3. As stipulated in Clause 2.4. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the agreement in respect of the operator.

14.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per **Annex-V** in previous 12

months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

14.5. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the COPT and TAMP, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

14.6. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

14.7. (a). As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.

(b). As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the COPT and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

14.8. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the COPT. The COPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./212/17]

Annex - I (a)

Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the COPT to arrive at the above proposed productivity levels and reasons for deviation from the prescribed norms.

I. Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Particulars	Finished Fertilisers		Finished Fertilisers		Food Grains		Coal		Scrap		Ores & Minerals		Limestone & Other Minerals		Limestone & Other Minerals		Salt	
		Murate of Potash		Urea		Wheat		Coking Coal		Shredded Scrap		Illemenite Sand		Clinker		River Sand			
		Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT
	Imports																		
1	No. of hooks per shift	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4
2	Tonnes per hook per shift (in tonnes)	900	800	900	650	660	660	900	800	700	600	870	870	1080	950	1080	950	1000	800
3	No. of shifts	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	Productivity per day (1 x 2 x 3)	8100	7200	8100	5850	5940	5940	10800	9600	6300	5400	7830	7830	9720	8550	9720	8550	12000	9600

5	Productivity (in tonnes per shift) (rounded off)	2700	2400	2700	1950	1980	1980	3600	3200	2100	1800	2610	2610	3240	2850	3240	2850	4000	3200
6	Average productivity per hook per shift achieved by the port in past 3 years (in tonnes/ shifts/ hooks) [Based on productivity realised furnished by COPT vide letter dated 21.11.2016 for the years 2013-14 to 2015-16]	534		NIL		405		875		385		616		512		923		790	
7	Reason for deviation as explained by COPT	Productivity norms moderated considering the constraints in handling certain cargo. The moderated productivity is about 20% to 30% above the actual productivity in the past 3 years as stated by COPT. [The proposed productivity is 49.8% above the average productivity of last 3 years] [Constraint of low vessel traffic]	The Specific Gravity of Urea (about 1.3) is considerably less than that of MOP (about 1.9), thereby reducing productivity. It is also relevant to note that there has been no handling of Urea at Cochin Port in the past 3 years 2013-14 to 2015-16.	No deviation	(a). Cochin Port handles very small volumes of Coal, that also Coking Coal, which is less productive than Thermal Coal. (b). The volumes in the past 3 years considered for computing the productivity were zero in 2013-14, 97,817 MT in 2014-15, and 88,250 MT in 2015-16. (c). Even though the average productivity in the 3 years amounts to 875 MT per hook shift, the norm of 800 MT was adopted due to the significant variation in productivity between the 2 years at 771 and 979 when Coal was handled.	Productivity norms moderated considering the constraints handling the cargo. The moderated productivity is about 20% to 30% above the actual productivity in the past 3 years as stated by COPT. [The productivity proposed is 55% higher than the average productivity achieved by the port in last 3 years.] [Constraint of low vessel traffic]	No deviation	Productivity norms moderated considering the constraints in handling. The moderated productivity is about 20% to 30% above the actual productivity in the past 3 years as stated by COPT. [The productivity proposed is 3% above the average productivity achieved in the last 3 years] [Constraint of low vessel traffic]	The average productivity of Salt in the past 3 years is 789 MT which is below the proposed productivity level at 800 MT/ shift/ hook.										

Annex - I (b)

Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines vis-a-vis the parameters taken into account by the COPT to arrive at the above proposed productivity levels and reasons for deviation from the prescribed norms.

II. Break Bulk Cargo

Sl. No.	Particulars	Bagged Cargo		Jumbo Bags		Iron & Steel-coils		Iron & steel, pipes, plates		Iron & steel, pipes, plates		Timber Logs	
		Cashew & Cement		Soda Ash, Cement		Steel coils		Steel Bar		Steel Plates			
		Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT	Norm	Proposed by COPT
1	Average no. of hooks per shift	2.5	2	2.5	2	2.5	2	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2
2	Tonnes per hook per shift (in tonnes)	300	100	560	400	1360	500	280	330	280	280	480	350
3	No. of shifts	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	Productivity per day (1 x 2 x 3)	2250	600	4200	2400	10200	3000	2100	2475	2100	2100	3600	2100
5	Productivity per shift (rounded off)	750	200	1400	800	3400	1000	700	825	700	700	1200	700
6	Average productivity per hook per shift achieved by the port in past 3 years (in tonnes/ shifts/ hooks) [Based on productivity realised furnished by COPT vide letter dated 21.11.2016 for the years 2013-14 to 2015-16]	NIL		NIL		224		NIL		330		340	

7	Reason for deviation as explained by COPT	<p>Cochin Port has not handled Bagged Cargo in the past five years. However, Ceiling Tariff is proposed for Bagged Cargo in case such cargo is handled in the future. The productivity achieved in this cargo when it was last handled about 8 years back was only 80-100 MT per hook per shift, and the productivity norms have been fixed accordingly. The port labour when deployed for handling Bagged Cargo, used to handle only 1,600-2,000 bags of 50 kg each per hook per shift, which is 80-100 MT. The productivity was never above this, and is one of the reasons for Bagged Cargo not being handled at Cochin Port, presently. The situation is unlikely to change in the future.</p>	<p>Productivity norms moderated considering the constraints in handling the cargo. The moderated productivity is about 20% to 30% above the actual productivity in the past 3 years.</p> <p>[The proposed productivity is 123% above the average productivity achieved by the port in the year 2014-15]</p>	No deviation	<p>Productivity norms moderated considering the constraints in handling the cargo. The moderated productivity is about 20% to 30% above the actual productivity in the past 3 years.</p> <p>[The proposed productivity is 3% above the average productivity achieved by the port in past 3 years.]</p>
---	---	--	---	--------------	--

Annex - II

Calculation for upfront tariff for Stevedoring operations at COPT as furnished by COPT and considered by TAMP

A. Dry Bulk cargo

(in Rs.)

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.)
				Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost/ Shift			
1	Finished Fertilisers	Murate of Potash	2400	112500	40409	152909	30582	30582	214073	42815	256888	107.00
2		Urea	1950	99000	40409	139409	27882	27882	195173	39035	234208	120.00
3	Food Grain	Wheat	1980	99900	40409	140309	28062	28062	196433	39287	235720	119.00
4	Coal	Coking Coal	3200	150000	24535	174535	34907	34907	244349	48870	293219	92.00
5	Scrap	Shredded Scrap	1800	94500	40409	134909	26982	26982	188873	37775	226648	126.00
6	Ores & Minerals	Ilmenite Sand	2610	118800	40409	159209	31842	31842	222893	44579	267472	102.00
7	Limestone & other bulk	Clinker	2850	126000	40409	166409	33282	33282	232973	46595	279568	98.00
8		River Sand	2850	126000	40409	166409	33282	33282	232973	46595	279568	98.00
9	Salt	Salt	3200	150000	54969	204969	40994	40994	286957	57391	344348	108.00

B. Break Bulk cargo

(in Rs.)

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity Standards considered per shift (in tonnes)	Operating Cost					Margin @ 20 %	Total Cost including margin/ Shift	Per tonne rate (in Rs.)	
				Equipment Hire Cost/ Shift	On board Labour charges/ Shift	Total Equipment hire cost & Labour Cost/ Shift	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %				Total Cost/ Shift
1	Bagged Cargo	Cashew	200	0	68361	68361	13672	13672	95705	19141	114846	574
2		Cement	200	0	68361	68361	13672	13672	95705	19141	114846	574
3	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	800	12000	46065	58065	11613	11613	81291	16258	97549	122
4	Iron & Steel-coil	Steel Coil	1000	40000	46065	86065	17213	17213	120491	24098	144589	145
5	Iron & Steel-pipes, plates	Steel Bar	825	40000	56558	96558	19312	19312	135182	27036	162218	197
6		Steel Plate	700	40000	56558	96558	19312	19312	135182	27036	162218	232
7	Timber logs	Logs	700	35000	27484	62484	12497	12497	87478	17496	104974	150

Annex - III (a)

Statement of calculation to arrive at the upfront Shorehandling Tariff at COPT as furnished by COPT and considered by TAMP

Dry Bulk cargo

Dry Bulk Cargo												
Sr · No	Cargo Group	Commodity	Producti vity norms consider ed per shift	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost include -ing margin	Per tonne rate (in Rs.)
				Equip ment Hire Cost	Labour cost @ 5% of the Equip ment Hire cost	Total Equip ment hire cost & Labour Cost	Operati onal overhea ds @ 20%	Adminis -trative overhear ds @ 20%	Total Cost			
	Method 5 [Cargo unloaded onto wharf(without hopper), loaded onto trucks & transported to storage yard within 1 km]											
1	Coal	Coking Coal	3200	247500	12375	259875	51975	51975	363825	72765	436590	136
2	Scrap	Shredded Scrap	1800	336250	16813	353063	70613	70613	494289	98858	593147	330
3	Limestone & other bulk	River Sand	2850	247500	12375	259875	51975	51975	363825	72765	436590	153

Method 3 [Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard beyond 1 km]

1	Finished Fertilisers	Murate of Potash	2400	209000	10450	219450	43890	43890	307230	61446	368676	154
2		Urea	1950	203000	10150	213150	42630	42630	298410	59682	358092	184
3	Food Grain	Wheat	1980	203400	10170	213570	42714	42714	298998	59800	358798	181
4	Ores & Minerals	Ilmenite Sand	2610	211800	10590	222390	44478	44478	311346	62269	373615	143
5	Limestone & other bulk	Clinker	2850	279500	13975	293475	58695	58695	410865	82173	493038	173

Method 3 [Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within 1 km]

1	Coal	Coking Coal	3200	198500	9925	208425	41685	41685	2917 95	58359	350154	109
2	Limestone & other bulk	River Sand	2850	204500	10225	214725	42945	42945	3006 15	60123	360738	127
3	Salt	Salt	3200	236000	11800	247800	49560	49560	3469 20	69384	416304	130

Annex - III (b)

Statement of calculation to arrive at the upfront Shorehandling Tariff at COPT as furnished by COPT and considered by TAMP

Break Bulk cargo

Sr. No	Cargo Group	Commodity	Productivity norms considered per shift	Operating Cost						Margin @ 20 %	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)
				Equipment Hire Cost	Labour cost @ 10% of the Equipment Hire cost	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost			
	Method 3 [Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises]											
1	Bagged Cargo	Cashew	200	30000	3000	33000	6600	6600	46200	9240	55440	277
2		Cement	200	30000	3000	33000	6600	6600	46200	9240	55440	277
3	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	800	54500	5450	59950	11990	11990	83930	16786	100716	126
4	Iron & Steel-coil	Steel Coil	1000	92500	9250	101750	20350	20350	142450	28490	170940	171
5	Iron & Steel-pipes, plates	Steel Bar	825	71500	7150	78650	15730	15730	110110	22022	132132	160
6		Steel Plate	700	71500	7150	78650	15730	15730	110110	22022	132132	189
Method 4 [Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within port premises and vice versa]												
1	Timber logs	Logs	700	147000	14700	161700	32340	32340	226380	45276	271656	388
Method 1 [Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises or vice versa]												
1	Bagged Cargo	Cashew	200	0	3000	3000	600	600	4200	840	5040	25
2		Cement	200	0	3000	3000	600	600	4200	840	5040	25
3	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	800	0	5450	5450	1090	1090	7630	1526	9156	11
4	Iron & Steel-coil	Steel Coil	1000	0	9250	9250	1850	1850	12950	2590	15540	16
5	Iron & Steel-pipes, plates	Steel Bar	825	0	7150	7150	1430	1430	10010	2002	12012	15
6		Steel Plate	700	0	7150	7150	1430	1430	10010	2002	12012	17

Annex – IV

COCHIN PORT TRUST

UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES

Definitions and General conditions

(I). Definitions:

- (i). ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
- (ii). ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.
- (iii). “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (iv). “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (v). ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
- (vi). “Day” shall mean the period of 24 hours starting from 7.00 a.m. of a day and ending at 7.00 a.m. on the following day.
- (vii). ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.

(viii). “Shift” shall mean the duration of 8 hours comprising of 3 shifts in a day.

(II). General conditions:

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for ‘worldwide and coastal’ operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vi). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (vii).
 - (a). The tariff notified is ceiling level.
 - (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

- (c). The authorized licensed agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The authorized license agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (ix). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (x). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xi). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.
- (xiii). The Performance Standards will be reviewed every quarter during the first year until target norms for commodity are reached as prescribed in clause 7.2. of the Berthing Policy or any other guidelines of the Ministry of Shipping / Competent Authority as may be applicable from time to time.
- (xiv). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005.
- (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (xv). The tariff for shore handling operations are prescribed under the following four methods:

Method	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo
Method 1	N.A	Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises or vice versa
Method 3	Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard within 1 km and beyond 1 km.	Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises
Method 4	N.A	Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within port premises and vice versa
Method 5	Cargo unloaded onto wharf(without hopper), loaded onto trucks & transported to storage yard within 1 km	N.A

(III). Tariff Schedule

1. Dry Bulk Cargo operations

Sl. No.	Group	Commodity	Norms per shift (in MT)	Rate per M.T. in ₹							
				Upfront tariff for Stevedoring Operations	Upfront tariff for Shore Handling Operations				Upfront Tariff (Stevedoring + Shore Handling Operations)		
					Using Ship Cranes	Cargo unloaded onto wharf (without hopper), loaded onto trucks & transported to storage yard within 1 km (Method 5 in Annex-IX of Guidelines)	Cargo unloaded onto truck through hopper and moved to storage yard (Method 3 in Annex-IX of Guidelines)				
		Beyond 1 Km	Within 1 Km								
1	Dry bulk cargo								Method-5	Method-3	
A	Import								Within 1 Km	Beyond 1 Km	Within 1 Km
1	Finished Fertiliser	Murate of Potash	2400	107.00	--	154.00	--	--	261.00	--	
		Urea	1950	120.00	--	184.00	--	--	304.00	--	
2	Food Grain	Wheat	1980	119.00	--	181.00	--	--	300.00	--	
3	Coal	Coking Coal	3200	92.00	136.00	--	109.00	228.00	--	201.00	
4	Scrap	Shredded Scrap	1800	126.00	330.00	--	--	456.00	--	--	
5	Ores & Minerals	Ilmenite Sand	2610	102.00	--	143.00	--	--	245.00	--	
6	Limestone & other bulk	Clinker	2850	98.00	--	173.00	--	--	271.00	--	
		River Sand	2850	98.00	153.00	--	127.00	251.00	--	225.00	
7	Salt	Salt	3200	108.00	--	--	130.00	--	--	238.00	

2. Break Bulk Cargo operations

Sl. No.	Group	Commodity	Norms per shift (in MT)	Rate per M.T. in ₹ (Except project cargo)						
				Upfront tariff for Stevedoring Operations	Upfront tariff for Shore Handling Operations			Upfront Tariff (Stevedoring + Shore handling operations)		
				Using Ship Cranes	Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises (Method 3 in Annex-X of Guidelines)	Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within port premises and vice versa (Method 4 in Annex-X of Guidelines)	Cargo unloaded onto trucks for direct delivery to consignees premises or vice versa (Method 1 in Annex-X of Guidelines)			
II	Break Bulk Cargo							Method-3	Method-4	Method-1
A	Import									
1	Bagged Cargo	Cashew	200	574.00	277.00	--	25.00	851.00	--	599.00
		Cement	200	574.00	277.00	--	25.00	851.00	--	599.00
2	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	800	122.00	126.00	--	11.00	248.00	--	133.00
3	Iron & Steel-coil	Steel Coil	1000	145.00	171.00	--	16.00	316.00	--	161.00
		Steel Bar	825	197.00	160.00	--	15.00	357.00	--	212.00
4	Iron & Steel-pipes, plates	Steel Plate	700	232.00	189.00	--	17.00	421.00	--	249.00
5	Timber logs	Logs	700	150.00	--	388.00	--	--	538.00	--
6	Project Cargo- Ceiling tariff per shift									50000.00 Per shift

Notes:

- (i). Wharfage, storage charges, and other miscellaneous charges shall continue to be levied by the port as per the prevailing Scale of Rates.
- (ii). The performance standards and tariff for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo for Stevedoring operations are considered only by using Ship Cranes. In case, HMC is used, hire charges as prescribed in the prevailing Scale of Rates of COPT will be levied separately.
- (iii). The above charges do not include the cost for deployment of additional equipment/labour or port related services like bagging, etc. which the stevedores may render at the request of the users.
- (iv). (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Normative Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The

aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in notes (b) and (c) below.

- (b). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2017 and 31st December of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into effect from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.
- (c). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with the Scale of Rates will be applicable.
- (d). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
- (e). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
- (f). The Licensed Agent can apply 100% indexation instead of 60%, on written confirmation by the Port to the Licensed Agent that it has achieved the Performance standards notified along with the upfront tariff.
- (g). In the event the Port confirms that the Licensed Agent has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, Licensed Agent will not be entitled for 100% WPI indexation. The Licensed Agent will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10 of Upfront tariff guidelines for stevedoring and shore handling operations of 2016.
- (v). If any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of conditions of the operator, the matter shall be referred to TAMP and decision of TAMP in this regard will be binding on the operator.
- (vi). (a). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (b). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (vii). (a). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the arrangement in respect of the operator.
- (b). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (viii). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensed Agent of the Performance Standards prescribed above, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the Port. The Port will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

Annex - V

Performance Standards

A. For Dry Bulk Cargo:

Sl. No.	Cargo	Ship Berth Day Output (MT)
1.	Murate of Potash	9000
2.	Urea	7500
3.	Wheat	6000
4.	Coking Coal	12000
5.	Shredded Scrap	5400
6.	Ilmenite Sand	9720
7.	Clinker	9720
8.	River Sand	9720
9.	Salt	12000

B. For Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Group	Commodity	Ship Berth Day Output (MT)
1.	Bagged Cargo	Cashew	600
		Cement	600
2.	Jumbo Bags	Soda Ash, Cement etc.	2400
3.	Iron and Steel Coil	Steel Coil	3000
4.	Iron and Steel -Pipes and plates	Steel Bar	2475
		Steel Plate	2100
5.	Timber Logs- Hard	Logs	2100
6.	Project Cargo	Project Cargo	Productivity to be considered by the port can be based on the best productivity achieved by the port in handling such cargo.